



3 1761 116506171



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506171>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 115

Regina, Saskatchewan
Wednesday, August 10, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 115

Regina, Saskatchewan
Le mercredi 10 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

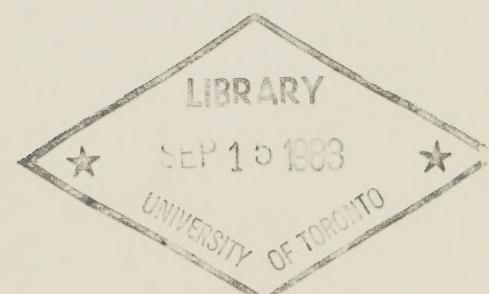
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 115

Regina, Saskatchewan
Wednesday, August 10, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 115

Regina, Saskatchewan
Le mercredi 10 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstaal

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstaal

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, AUGUST 10, 1983
(168)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Regina, at 9:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Levis*), Hargrave, Loiselle, Murta and Neil.

Other Members present: Messrs. Anguish, de Jong, Gustafson, Hnatyshyn and Hovdebo.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Prairie Farm Commodity Coalition: Mr. Ivan McMillan, Chairman and Mr. Jack Gorr, Director. From the Palliser Wheat Growers Association: Mr. Ron Simpson, President; Mr. Paul Orsak, Chairman of Crow Committee and Mr. Hubert Esquirol, Director. From Flax Growers Western Canada: Mr. Garvin Hanley, President and Mr. Bill Farley, Director. From the Saskatchewan Canola Growers' Association: Mr. W. Cooper, Executive Director and Mr. G. Creswell, President. From the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association: Mr. Ron Blais, President; Dr. A.L. Slinkard, Director of the University of Saskatchewan and Mr. Don Tait, Director. From the Saskatchewan Stock Growers Association: Mr. Neil Jahnke, President and Mr. Joe Willmott, Manager.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. McMillan from the Prairie Farm Commodity Coalition made a statement and, with the witness, answered questions.

Messrs. Simpson, Orsak and Esquirol from the Palliser Wheat Growers Association made statements and answered questions.

Mr. Hanley from the Flax Growers Western Canada made a statement and, with the witness, answered questions.

Messrs. Cooper and Creswell from the Saskatchewan Canola Growers' Association made statements.

Mr. Cooper answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Prairie Farm Commodity Coalition. (*See Appendix "TRPT-105"*)

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 10 AOÛT 1983
(168)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Regina, à 9h05 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, Mme Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Loiselle, Murta et Neil.

Autres députés présents: MM. Anguish, de Jong, Gustafson, Hnatyshyn et Hovdebo.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De la «Prairie Farm Commodity Coalition»: M. Ivan McMillan, président et M. Jack Gorr, directeur. De la «Palliser Wheat Growers Association»: M. Ron Simpson, président; M. Paul Orsak, président du «Grow Committee» et M. Hubert Esquirol, directeur. De «Flax Growers Western Canada»: M. Garvin Hanley, président et M. Bill Farley, directeur. De la «Saskatchewan Canola Growers' Association»: M. W. Cooper, directeur exécutif et M. G. Creswell, président. De la «Saskatchewan Pulse Crop Growers Association»: M. Ron Blais, président; M. A.L. Slinkard, directeur de l'Université de la Saskatchewan et M. Don Tait, directeur. De la «Saskatchewan Stock Growers Association»: M. Neil Jahnke, président et M. Joe Willmott, directeur.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. McMillan de la «Prairie Farm Commodity Coalition» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

MM. Simpson, Orsak et Esquirol de la «Palliser Wheat Growers Association» font des déclarations et répondent aux questions.

M. Hanley du «Flax Growers Western Canada» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

MM. Cooper et Creswell de la «Saskatchewan Canola Growers Association» font des déclarations.

M. Cooper répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de la «Prairie Farm Commodity Coalition». (*Voir Appendice "TRPT-105"*)

2. Brief submitted by the Palliser Wheat Growers Association. (*See Appendix "TRPT-106"*)
3. Brief submitted by the Flax Growers Western Canada. (*See Appendix "TRPT-107"*)
4. Brief submitted by the Saskatchewan Canola Growers' Association. (*See Appendix "TRPT-108"*)

Mr. Blais from the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Jahnke from the Saskatchewan Stock Growers Association made a statement and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-109"*)

At 1:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (169)

The Standing Committee on Transport met, in Regina, at 2:08 o'clock p.m. this day, the Acting Chairman, Mr. Dubois, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (Northumberland—Miramichi), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (Kenora—Rainy River).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (Portneuf), Gourde (Levis), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil and Tessier.

Other Members present: Messrs. Anguish, de Jong, Gustafson, Hnatyshyn and Hovdebo.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Government of Saskatchewan: The Honourable Eric Berntson, Minister of Economic Development and Trade. From the Saskatchewan Federation of Agriculture: Mr. Robert A. McGillvray, President; Mrs. Linda Boxall, Executive Member; Mr. Bud Morken, Executive Member; Mr. Gary Carlson, Secretary and Mr. George Siemens, Board Member. From the Canadian Agricultural Movement Inc.: Mr. Walter P. Sigda, Past President and Mr. George Siemens, Board Member.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Honourable Eric Berntson from the Government of Saskatchewan made a statement and, with the witness, answered questions.

The Chairman took the Chair.

2. Mémoire de la «Palliser Wheat Growers Association». (*Voir Appendice "TRPT-106"*)
3. Mémoire du «Flax Growers Western Canada». (*Voir Appendice "TRPT-107"*)
4. Mémoire de la «Saskatchewan Canola Growers Association». (*Voir Appendice "TRPT-108"*)

M. Blais de la «Saskatchewan Pulse Crop Growers Association» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Jahnke de la «Saskatchewan Stock Growers Association» fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de la «Saskatchewan Pulse Crop Growers Association» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-109"*)

A 13h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (169)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Regina, à 14h08 sous la présidence de M. Dubois (président suppléant).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (Northumberland—Miramichi), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (Kenora—Rainy River).

Substituts présents: M. Althouse, Mme Côté, MM. Dion (Portneuf), Gourde (Lévis), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil et Tessier.

Autres députés présents: MM. Anguish, de Jong, Gustafson, Hnatyshyn et Hovdebo.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du gouvernement de la Saskatchewan: L'honorable Eric Berntson, ministre du Développement économique et du Commerce. De la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan: M. Robert A. McGillvray, président; Mme Linda Boxall, membre de l'exécutif; M. Bud Morken, membre de l'exécutif; M. Gary Carlson, secrétaire et M. George Siemens, membre de l'office. Du «Canadian Agricultural Movement Inc.»: M. Walter P. Sigda, président sortant et M. George Siemens, membre de l'office.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

L'honorable Eric Berntson du gouvernement de la Saskatchewan fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Le président prend place au fauteuil.

It was agreed,—That the brief submitted by the Government of Saskatchewan be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-110"*)

Messrs. McGillvray and Morken from the Saskatchewan Federation of Agriculture made statements and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Sigda from the Canadian Agriculture Movement Inc., Saskatchewan Division, made a statement and, with the witness, answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING (170)

The Standing Committee on Transport met, in Regina, at 7:32 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Levis*), Hargrave, Murta, Neil and Tessier.

Other Members present: Messrs. Anguish, de Jong, Gustafson and Hovdebo.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission, and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Saskatchewan Federation of Labour: Mrs. N. Hunt, President. From the Grain Services Union: Mr. Hugh Wagner, Secretary Manager. From the Hog Marketing Commission: Mr. Garth Larsen, Chairman; Mr. Lavern Voldeng, Vice-Chairman and Mr. Jim Morris, General Manager. From Kelliher, LeRoss, Lestock Joint Committee: Mr. Thaddeus Trefiak. From Norquay, Pelly, Arran: Mr. David Zbeetnoff, Delegate—Wheat Pools. From Concerned Citizens of Notukeu Line: Mr. Barry Brown, Member. From the Spruce Home Citizens: Mr. Ray Funk, Spokesperson; Mr. Clem Twarzinski, Spokesperson and Mr. Brian Vickers, Spokesperson.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mrs. Hunt from the Saskatchewan Federation of Labour made a statement.

Mr. Wagner from the Grain Services Union made a statement.

Mr. Larsen from the Hog Marketing Commission made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Il est convenu,—Que le mémoire du gouvernement de la Saskatchewan soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-110"*)

MM. McGillvray et Morken de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan font des déclarations puis, avec les témoins, répondent aux questions.

M. Sigda du «*Canadian Agriculture Movement Inc.*», Division de la Saskatchewan, fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

A 17h50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

SÉANCE DU SOIR (170)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Regina, à 19h32 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, Mme Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Murta, Neil et Tessier.

Autres députés présents: MM. Anguish, de Jong, Gustafson et Hovdebo.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De la «*Saskatchewan Federation of Labour*»: Mme N. Hunt, président. Du Syndicat des services du grain: M. Hugh Wagner, secrétaire gérant. De la «*Hog Marketing Commission*»: M. Garth Larsen, président; M. Lavern Voldeng, vice-président et M. Jim Morris, directeur général. Du Comité mixte Kelliher, LeRoss, Lestock: M. Thaddeus Trefiak. De Norquay, Pelly, Arran: M. David Zbeetnoff, Délégué, «*Wheat Pools*». Du «*Concerned Citizens of Notukeu Line*»: M. Barry Brown, membre. Du «*Spruce Home Citizens*»: M. Ray Funk, porte-parole; M. Clem Twarzinski, porte-parole et M. Brian Vickers, porte-parole.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Mme Hunt de la «*Saskatchewan Federation of Labour*» fait une déclaration.

M. Wagner du Syndicat des services du grain fait une déclaration.

M. Larsen de la «*Hog Marketing Commission*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

Mr. Trefiak from Kelliher, LeRoss, Lestock made a statement and answered questions.

Mr. Zbeetnoff from Norquay, Pelly and Arran made a statement.

Mr. Brown from the Concerned Citizens of Notukeu Line made a statement.

Messrs. Funk, Twarzinski and Vickers made statements and answered questions.

At 10:52 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., Thursday, August 11, 1983.

M. Trefiak de Kelliher, LeRoss, Lestock fait une déclaration et répond aux questions.

M. Zbeetnoff de Norquay, Pelly et Arran fait une déclaration.

M. Brown de la «*Concerned Citizens of Notukeu Line*» fait une déclaration.

MM. Funk, Twarzinski et Vickers font des déclarations et répondent aux questions.

A 22h52, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 11 août 1983, à 9 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, August 10, 1983

• 0905

The Chairman: Order, please. I would call to the witness table the representatives from the following groups. And I am going to do a bit of grouping this morning in hopes that we will be able to hear everyone and also have a bite to eat today. Therefore, I would call the Prairie Farm Commodity Coalition, represented by Mr. Ivan McMillan, the Palliser Wheat Growers Association, the Flax Growers of Western Canada, and the Saskatchewan Canola Growers Association. Could have the witnesses from those four groups at the table, please.

I would ask that the cameras be removed, please.

Could I ask you gentlemen at the table to identify yourselves and the organization you represent, please.

Mr. Joe Willmott (Manager, Saskatchewan Stock Growers Association): A matter of clarification: Were the stock growers to be in on this session?

The Chairman: I had thought I would call the stock growers and the pulse crop growers later on, but it is up to you gentlemen, however you want to do it.

Mr. Willmott: No, that is fine.

Mr. Ivan McMillan (Chairman, Prairie Farm Commodity Coalition): My name is Ivan McMillan. I am the Chairman of the Prairie Farm Commodity Coalition. I have with me this morning Mr. Jack Gorr, who is a director of the coalition, a farmer from Three Hills, Alberta, a mixed farmer, farming, raising cattle, cereal grains and oil seeds.

The Palliser Wheat Growers Association is being represented by the President, Ron Simpson; Paul Orsak, the Transportation Committee Chairman; and Hubert Esquirol, who incidentally speaks French, so it should help us. Flax Growers is Garvin Hanley, a farmer outside of Regina, and Bill Farley, a farmer just on the outskirts of Regina and a seed grower. The canola people are represented by Gordon Creswell, from Tisdale, the President of the Saskatchewan Canola Growers, and Bill Cooper, the Executive Director.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McMillan. Will each group be making an opening statement, or will you have one statement from the entire coalition?

Mr. I. McMillan: If it is your wish, each group will be making a summary. They are not presenting their brief. If it agrees with the committee, each one would make their brief and the meeting would be thrown open to questions.

Is that acceptable?

The Chairman: Very much so, sir. Would you like to start, Mr. McMillan? Thank you.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 10 août 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je voudrais maintenant faire témoigner les représentants des groupes suivants. Ces personnes viendront témoigner en groupe ce matin afin de pouvoir les entendre toutes et de manger un peu aujourd'hui. Il s'agit de la *Prairie Farm Commodity Coalition*, représentée par M. Ivan McMillan, la *Palliser Wheat Growers Association*, la *Flax Growers of Western Canada*, et la *Saskatchewan Canola Growers Association*. Que les représentants de ces quatre groupes se présentent à la table, s'il vous plaît.

Je demande que les caméras soient enlevées, s'il vous plaît.

Pourriez-vous, messieurs, vous identifier ainsi que l'organisation que vous représentez, s'il vous plaît.

M. Joe Willmott (directeur, Saskatchewan Stock Growers Association): J'aimerais savoir si les cultivateurs de giroflé et les cultivateurs de plantes légumineuses seront présents à cette séance?

Le président: J'avais pensé les entendre plus tard, mais il n'en tient qu'à vous, messieurs, de les entendre maintenant.

M. Willmott: Non, c'est très bien comme cela.

M. Ivan McMillan (président, Prairie Farm Commodity Coalition): Je m'appelle Ivan McMillan. Je suis président de la *Prairie Farm Commodity Coalition*. Je suis accompagné ce matin de M. Jack Gorr, directeur de la coalition et cultivateur de Three Hills (Alberta), cultivateur polyvalent qui élève du bétail et cultive des céréales et des graines oléagineuses.

La *Palliser Wheat Growers Association* est représentée par son président, M. Ron Simpson; M. Paul Orsak, président du comité de transport; et M. Hubert Esquirol qui parle français, ce qui pourrait nous aider. La *Flax Growers* est représentée par Garvin Hanley, un cultivateur de la région de Regina, et Bill Farley, un cultivateur et producteur de semences qui habite à la périphérie de Regina. La *Saskatchewan Canola Growers Association* est représentée par son président, M. Gordon Creswell, de Tisdale, et par son directeur exécutif, M. Bill Cooper.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McMillan. Est-ce que les représentants de chaque groupe désirent faire un discours d'ouverture ou bien un seul discours pour toute la coalition?

M. I. McMillan: Si vous le désirez, chaque groupe présentera un résumé. Il ne s'agit pas de leur mémoire. Si les membres du Comité sont d'accord, chacun fera son exposé et répondra aux questions.

Cela est-il acceptable?

Le président: C'est très bien. Voudriez-vous commencer, monsieur McMillan? Merci.

[Text]

Mr. I. McMillan: This is a summary of the coalition's position.

The Prairie Farm Commodity Coalition appreciates the opportunity to appear before this committee to present its concerns and proposed amendments to Bill C-155. The problems which have arisen from the outdated Crow rates during the past decade have been well documented. The statutory rates have not only resulted in an inadequate transportation system, but have had a continuing distorting effect on the prairie economy. These distortions have been detrimental to the livestock production, the development of value-added industries and crop diversification on the Prairies.

The Prairie Farm Commodity Coalition is composed of several commodity groups and was formed in 1978. It represents some 68,000 farm members.

From the beginning, our common objective has been to obtain a dynamic agri-food industry on the Prairies. We are committed to finding a solution to the Crow dilemma, which will allow the Prairies to develop its full potential.

Central to the Prairie Farm Commodity Coalition position on Crow reform were a set of basic beliefs: that the original Crow rate agreement was a western economic development thrust, and not a transportation policy; that the production and marketing decisions should be left to farmers; that there is an obvious role for government to assist in the export of grain, but that this should not be done at the expense of domestic markets; that there is economic rationale for the government to commit funds on an ongoing basis to allow farmers to adjust to the new environment—however, in the long term producers will be prepared to pay for all or most of the increased costs involved in the handling and transporting of their grain so long as they have control of the system and are assured of efficient and cost-effective service; that any Crow legislation be comprehensive rather than on an ad hoc basis.

The Prairie Farm Coalition originally set three fundamental objectives as goals for Crow reform. The railways should receive adequate revenue from the hauling of prairie grain through the freight rate structure. Any government contribution should be neutral in the marketplace. The solution must provide for an efficient, responsive and viable grain handling and transportation system over the long term.

Bill C-155 addresses but the first of these objectives. It is the only objective set for Crow reform that will be met in Bill C-155. The objectives of neutrality and an efficient and responsive transportation system will be met only if Bill C-155 is amended to pay most of the Crow benefit directly to the producer. The government, by choosing to pay the railways, will disadvantage every sector of the prairie agricultural industry to some degree.

[Translation]

M. I. McMillan: Voici un résumé de la position de la coalition.

La *Prairie Farm Commodity Coalition* est heureuse de l'occasion qui lui est donnée de paraître devant ce Comité pour faire part de ses inquiétudes et proposer des modifications au projet de loi C-155. Les problèmes qui ont été soulevés durant les dix dernières années à propos des tarifs du Nid-de-Corbeau ont fait l'objet de nombreuses discussions. Les tarifs imposés ont non seulement résulté en un système de transport inadéquat, mais ont eu des effets néfastes sur l'économie des Prairies. Ces effets ont nui à l'élevage, au développement d'industries et à la diversification des cultures dans les Prairies.

La *Prairie Farm Commodity Coalition* fut créée en 1978 et est composée de plusieurs groupes. Elle représente quelque 68,000 cultivateurs.

Depuis le tout début, notre objectif commun a été d'établir une industrie agro-alimentaire dynamique dans les Prairies. Nous désirons trouver une solution au dilemme du Nid-de-Corbeau, ce qui permettra aux Prairies de développer tout son potentiel.

La position de la *Prairie Farm Commodity Coalition* à propos du Nid-de-Corbeau est basée sur certaines convictions, à savoir que l'accord initial sur les tarifs du Nid-de-Corbeau portait sur le développement économique de l'Ouest et non pas sur le transport; que les décisions en matière de production et de mise en marché devraient être prises par les cultivateurs; que le gouvernement doit apporter son aide au chapitre de l'exportation des grains, mais pas au détriment des marchés intérieurs; que, du point de vue économique, le gouvernement doit débloquer des fonds afin de permettre aux cultivateurs de s'ajuster à leur nouveau milieu, mais, à long terme, les producteurs pourront se charger de la totalité ou de la quasi-totalité des frais accrus de manutention et de transport des grains pourvu qu'ils aient le contrôle du système et soient assurés d'un service efficace et peu dispendieux; que toute loi du Nid-de-Corbeau soit globale plutôt que spéciale.

Au départ, la *Prairie Farm Commodity Coalition* a établi trois objectifs fondamentaux associés à la modification de l'entente du Nid-de-Corbeau. Les compagnies de chemins de fer auront un revenu adéquat provenant du transport des céréales des Prairies. Toute contribution du gouvernement sur le marché devra être neutre. Enfin, il faut mettre au point un système de manutention et de transport des céréales efficace, adéquat et viable à long terme.

Le projet de loi C-155 répond seulement au premier objectif. C'est le seul objectif établi pour la réforme du Nid-de-Corbeau qui est inclus dans le projet de loi C-155. Les objectifs de neutralité et d'établissement d'un système de transport efficace seront atteints seulement si le projet de loi C-155 est modifié de façon que les bénéfices réalisés avec les tarifs du Nid-de-Corbeau soient versés directement aux producteurs. Le gouvernement, en choisissant de payer les compagnies de chemins de fer, nuira à un certain degré à tous les secteurs de l'industrie agricole des Prairies.

[Texte]

• 0915

We therefore make the following recommendations to this Standing Committee on Transport. With respect to railway compensation and system deficiencies: (a) that up to 20% of the Crow benefit be paid directly to the railways; (b) that the remainder of 80% be paid directly to the farmer; each producer to be given a subsidy entitlement based on (a) 80% of his production potential or (b) 100% of his previous year's grain sales. The producer should have the option of receiving the entitlement in cash or through a freight rate structure.

With respect to volume capping, we believe that this should be removed. With respect to inflation-sharing, sharing in our view this is acceptable. We believe that if the volume cap is removed and an effective safety net is in place, producers will eventually be able to pay all or most of cost increases.

With respect to the safety net as expressed in Bill C-155, it is reasonably fair to both producers and taxpayers. With respect to producer cars, this is an important marketing option. It should remain with a neutral authority; therefore Clause 17.(1)(d) should be removed from the bill. The allocation of producer cars should remain with the Canadian Grains Commission.

With respect to the review, we place a lot of emphasis on this, as the Prairie Farm Commodity Coalition strongly supports a meaningful review of the whole Crow rate legislation.

In summary and in our conclusions, a major concern of the Prairie Farm Commodity Coalition is the method in which the Crow benefit is paid. To remove the distortions in the agricultural industry as they affect the livestock sector, the value-added and efficiency measures, most of the Crow benefit must be paid to the producer. The farmer will then be free to decide in his own best interests what to grow and how to market it. Any prairie economic growth occurring as a result of Crow reform depends upon this method of payment.

Bill C-155 the government chose to base their legislation on politics rather than on economics, and this is totally unacceptable. Bill C-155 must be amended to give most of the Crow benefit to the producer if the prairie agricultural industry to reach its full potential and promote the economic development of western Canada.

[Traduction]

Par conséquent, nous formulons les recommandations suivantes au Comité permanent des transports. En ce qui concerne la rémunération des chemins de fer ainsi que les lacunes du réseau, il est recommandé: (a) que jusqu'à concurrence de 20 p. 100 la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée directement aux chemins de fer; (b) que le reste, soit 80 p. 100, soit versé directement aux agriculteurs; chaque producteur devrait avoir droit à des subsides fondés sur a) 80 p. 100 de son potentiel de production ou b) 100 p. 100 des ventes de grain de cet agriculteur l'année précédente. Le producteur devrait avoir le choix entre deux formules: recevoir les subsides sous forme d'argent liquide ou dans le cadre d'une structure de taux de fret.

En ce qui concerne le plafond imposé à l'égard du volume de production, nous estimons qu'il devrait être supprimé. En ce qui concerne le partage des frais liés à l'inflation, à notre avis, une telle formule est acceptable. Nous croyons que la suppression des plafonds imposés à l'égard du volume de production et la mise en place de garanties permettront au producteur d'assumer les accroissements de coût, en totalité ou en partie.

En ce qui a trait aux garanties énoncées dans le projet de loi C-155, il est raisonnablement équitable à la fois pour les producteurs et les contribuables. Les wagons affectés au producteur constituent un avantage important sur le plan de la commercialisation. Une telle disposition devrait être assujettie à une autorité neutre; par conséquent, l'alinéa 17(1)d) devrait être retiré du projet de loi. L'affectation de wagons au producteur devrait continuer de relever de la compétence de la Commission canadienne des grains.

En ce qui concerne la révision du projet de loi, nous y attachons beaucoup d'importance, étant donné que la *Prairie Farm Commodity Coalition* appuie fortement une révision significative de l'ensemble de la législation liée au tarif du Nid-de-Corbeau.

Bref, en conclusion, la *Prairie Farm Commodity Coalition* se préoccupe au premier chef du mode de versement de la subvention du Nid-de-Corbeau. De façon à supprimer les distorsions qui existent au sein du secteur agricole et qui influent sur le secteur de l'élevage, sur la valeur ajoutée et les mesures d'efficacité, la majeure partie de la subvention du Nid-de-Corbeau devrait être versée au producteur. L'agriculteur sera ensuite libre de décider, au mieux de ses intérêts, de ce qu'il cultivera et de la façon de commercialiser sa récolte. Toute expansion économique qui se produira dans les Prairies par suite d'une réforme de la législation relative au tarif du Nid-de-Corbeau se fonde sur un tel mode de paiement.

Dans le projet de loi C-155, le gouvernement a choisi de fonder les dispositions législatives sur des considérations politiques plutôt qu'économiques, et cette situation est parfaitement inacceptable. Le projet de loi C-155 doit être amendé pour faire en sorte que la majeure partie de la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée au producteur si l'on désire que l'agriculture des Prairies parvienne à son plein potentiel et serve à promouvoir l'expansion économique de l'Ouest du Canada.

[Text]

I might say, Mr. Chairman, that the crux of Bill C-155 is the method of payment. You have been told by other groups that appeared before you that this is the transportation subsidy. In our view it is not a transportation subsidy, and never has been. It is a settlement and development program that was started back at the turn of the century. At that time there was also a capital allowance for goods moving west. It was designed to settle and develop western Canada, and over the years we became known as the bread basket of the world. This was fine until the late 1950s, when inflation reared its ugly head, and from that time on the distortions increased in the livestock sector and the value-added sector. We feel that the Crow benefit of \$651 million which the government has committed to pay in perpetuity is producers' money. That money should go to the producer so that we can continue with the development of agriculture in western Canada.

As I mentioned, up until 1955 there was no problem, and now we want to continue this. We submit for your consideration the payment of this Crow benefit to the producer. Some time during the question period I would like to present a proposal that might be of interest in resolving this rather thorny issue.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. McKnight: A point of order, Mr. Chairman.

Would it be possible, Mr. McMillan, to present your proposal now and then we could consider it before we get into questioning?

Mr. I. McMillan: In the event that this committee cannot convince the government to change the method of payment—I am saying when you go back to Ottawa and you go through this clause by clause and you cannot convince them to do that . . . I am suggesting that in the review period you make it part of this legislation that the government of the day, whoever it may be, would be committed to deal with the method of payment solely; that it be the major item in the review period in 1985-1986.

You have already decided on the Crow benefit. It is the worst scenario that we could have come up with, the paying of the money to the railways, but in order to make this step, if the government of the day were committed to deal with the method of payment—and it could be in the first year or second year, but likely in the year 1985-1986—I think it would be an inducement to any government to face up to this problem. I do not care whether it is 5 years from now or 25 from now, some government is going to have to face up to removing the distortions that exist in this industry.

[Translation]

Je dirais, monsieur le président, que le point capital dans le cas du projet de loi C-155, est le mode de paiement. D'autres groupes qui se sont présentés devant vous ont dit qu'il s'agissait des subsides octroyés au titre du transport. À notre avis, il ne s'agit pas de cela, et cela n'a jamais été le cas. Il s'agit d'un programme de colonisation et d'expansion qui a débuté au début du siècle. À l'époque, une déduction fiscale sur les investissements étaient également prévue dans le cas des marchandises transportées vers l'Ouest. Une telle déduction visait à promouvoir la colonisation et l'expansion de l'ouest du Canada, et au fil des ans, nous nous sommes fait une réputation comme le grenier de l'univers. Cela a été parfait, jusqu'à la fin des années 50; à cette époque, l'inflation a fait son apparition dans toute son horreur, et à partir de ce moment-là, les distorsions se sont accentuées dans le secteur de l'élevage et sur le plan de la valeur ajoutée. Nous estimons que la subvention du Nid-de-Corbeau de \$651,000,000 que le gouvernement s'est engagé à payer à perpétuité appartient au producteur. Cet argent devrait être remis au producteur pour que nous puissions poursuivre l'expansion de l'agriculture dans l'Ouest du Canada.

Comme je l'ai mentionné, jusqu'en 1955, il n'y avait aucun problème, et nous aimerais poursuivre dans cette voie. Nous espérons que vous envisagerez de verser cette subvention du Nid-de-Corbeau au producteur. À un moment donné au cours de la période de questions, j'aimerais formuler une proposition qui pourrait présenter un certain intérêt et contribuer à résoudre cette question plutôt épineuse.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

M. McKnight: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Serait-il possible, monsieur McMillan, de présenter maintenant votre proposition pour que nous puissions l'étudier avant de passer à la période de questions?

M. I. McMillan: Au cas où le Comité ne pourrait convaincre le gouvernement de modifier le mode de paiement, je veux dire lorsque vous retournez à Ottawa et que vous passerez en revue le projet de loi clause par clause et que vous ne pourrez le convaincre de le faire, je propose qu'au cours de cette période de révision vous incorporiez au document législatif une disposition prévoyant que le gouvernement du moment, quel qu'il soit, serait tenu, en vertu d'un engagement, de s'attacher uniquement au mode de paiement, que cet aspect constitue la principale question étudiée au cours de la période de révision prévue pour 1985-1986.

Vous avez déjà décidé dans le cas de la subvention du Nid-de-Corbeau. C'est la pire formule à laquelle nous aurions pu arriver, le fait de verser l'argent aux chemins de fer, en vue de prendre une telle mesure, si le gouvernement de l'heure s'engageait à régler le mode de paiement, et cela pourrait se faire au cours de la première ou de la deuxième année, mais probablement au cours de l'année 1985-1986, je crois que cela inciterait n'importe quel gouvernement à admettre l'existence du problème. Cela m'est égal que ce soit dans cinq ans ou dans

[Texte]

To bring it to a head, if it were in the legislation that it must be dealt with—the method of payment issue—I think it would simplify it. That is all I have to say.

The Chairman: Thank you, Mr. McMillan, for a very reasoned and reasonable presentation.

The Palliser Wheat Growers Association: do you wish to make a statement too?

Mr. Ron Simpson (President, Palliser Wheat Growers Association): Yes we do, Mr. Chairman.

The Chairman: All right, Mr. Simpson. Do you want to make your statement now? I think we will put all the statements on the record first and then go to questioning, so that the members can direct their question then to whichever representative they wish.

Mr. Simpson: Thank you very much, Mr. Chairman.

Good morning. I would like to welcome all the members of the committee, especially the Quebec members who are here. I wish that you could have brought a whole bunch of Quebec farmers out here just to show them the problems we have out here, to show them that we would like to come up with a good solution to our problem in western Canada and not take anything away from Quebec and Quebec farmers.

The Chairman: I guess the committee would have some difficulty in bringing the farmers, but we have a good representation from the Quebec caucus. We will also be spending a couple of days in Quebec holding hearings.

Mr. Simpson: Thank you.

Palliser hopes to return the proceedings of this committee to the practical middle ground from the radical positions you have heard in the past two days . . . between those who suggest that you should pay nothing to the railways and those who would suggest paying everything to the railways. We can sympathize with your task in dealing with perhaps the most controversial and emotional issue that exists on the Prairies, resolving the decade-old struggle between farmers, grain companies and the railways.

• 0925

Palliser's very beginnings 14 years ago have their roots in this controversy. A group of individual Saskatchewan farmers were collectively dismayed with the inability of Canada's grain handling and transportation network to deliver our wheat to growing world markets in the early 1970s. We set about to raise awareness of this problem through an association of producers across the Prairies that would tender practical and constructive alternatives for discussion. Palliser's annual

[Traduction]

25 ans, mais un gouvernement devra s'attacher à supprimer les distorsions qui existent au sein de cette industrie.

Si l'on prévoyait dans la législation qu'il faut s'attacher à cette question, celle du mode de paiement, cela précipiterait la crise et, selon moi simplifierait les choses. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Merci, monsieur McMillan, de l'exposé très raisonnable et raisonnable que vous nous avez présenté.

La *Palliser Wheat Growers Association*: désirez-vous présenter un exposé?

M. Ron Simpson (président, Palliser Wheat Growers Association): Oui, monsieur le président.

Le président: D'accord, monsieur Simpson. Voulez-vous présenter votre exposé maintenant? Je crois que nous consignerons d'abord tous les exposés au compte rendu et que nous passerons ensuite à la période de questions, pour que les membres du Comité puissent adresser leurs questions au représentant de leur choix.

M. Simpson: Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour. J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous les membres du Comité, particulièrement aux députés du Québec qui sont présents ici. J'aurais aimé que vous ameniez avec vous tout un groupe d'agriculteurs québécois simplement pour leur montrer les problèmes auxquels nous faisons face ici, pour leur montrer que nous aimerions trouver une bonne solution aux problèmes auxquels nous sommes en butte dans l'Ouest du Canada sans enlever quoi que ce soit au Québec, ni aux agriculteurs québécois.

Le président: Je crois que les membres du Comité auraient un peu de difficulté à amener les agriculteurs avec eux, mais le caucus québécois est bien représenté ici. Nous passerons également quelques jours au Québec où nous tiendrons des audiences.

M. Simpson: Merci.

Palliser espère que les délibérations du Comité seront replacées sur un terrain d'entente pratique, après que les membres du Comité aient entendu des groupes présenter les positions radicales au cours des deux dernières journées, ceux qui proposent que vous ne versiez rien aux chemins de fer et ceux qui proposent que tous les fonds soient versés aux chemins de fer. Nous comprenons la difficulté de votre tâche qui consiste à régler la question la plus controversée et celle qui fait le plus appel aux sentiments dans la région des Prairies: résoudre la lutte, vieille d'une décennie, que se livrent les agriculteurs, les sociétés de grain et les chemins de fer.

L'association Palliser, qui a vu le jour il y a 14 ans, est justement issue de cette controverse. Un groupe d'agriculteurs de la Saskatchewan a été consterné devant l'incapacité du réseau de manutention et de transport du grain du Canada de livrer notre blé aux marchés mondiaux en expansion au début des années 70. Nous avons entrepris de sensibiliser les agriculteurs à ce problème par la biais d'une association des producteurs dans les Prairies qui soumettrait des propositions

[Text]

meetings in January of each year have become a central forum for discussion of innovative approaches to modernizing our grain handling system.

I would refer the committee to appendix A of our brief, which reprints the resolutions passed at the last three annual meetings of our association. These resolutions set out the pact that prairie farmers are prepared to enter into with the government in return for a more effective and more efficient rail network.

Palliser's principal objective through all the deliberations on the Crow has been to develop a solution to the rail that can move more grain to market at lower cost. There is no doubt that the need for change is past due. We in Palliser realize we must act responsibly now, if we are able, to seize the opportunities that lie ahead of us. There is no doubt that agriculture is leaping ahead in new technology; computerization is here, research is forging ahead, and we must be on top of the new technology available to us.

Although management is crucial to survival of our farms, movement of our product to market in a fast and effective way is of utmost importance. You only need to look back at the last couple of years at our record export volumes—22 million tonnes in 1981, 27 million tonnes last year. We have come through the recession reasonably well because of this big volume of grain movement. There is one main reason that we have been able to move all this grain, and that is because of the recession, which is limiting traffic of the other commodities that use the rail. When the other commodities that use the rail come out of recession, we have to be ready to take advantage, to be willing to pay our way so that we will get our product to market.

The projected increase of 30% in production by our farms here by the end of the decade is a goal that is attainable, I believe. I know that on my farm back at Rosetown it is attainable, and I am looking forward to the challenge. The fact that we would have to pay more to get our product hauled to market will not be the death of a lot of farms, as you have previously heard. The fact is that the handling charges have increased almost 250% in the past 10 years. If these projected costs continue to increase, they will be the cause of the destruction of a lot of our farms.

If you refer to page 8 of our brief, you will note that elevator tariffs at terminals and country elevators are currently some 2.5 times the statutory rate. Ten years ago they were only two-thirds the statutory rate. This presents a serious problem to western Canada. We must attain a system that is affordable and effective.

[Translation]

pratiques et constructives en vue de favoriser la discussion. La réunion annuelle du groupe Palliser, qui se tient en janvier de chaque année, est devenue une tribune centrale où l'on discute de nouvelles façons de moderniser notre réseau de manutention des céréales.

J'invite le Comité à se reporter à l'annexe A de notre mémoire. Vous y trouverez les résolutions qui ont été adoptées au cours des trois dernières réunions annuelles de notre association. Ces résolutions énoncent l'entente que les agriculteurs des Prairies sont disposés à conclure avec le gouvernement en échange d'un réseau ferroviaire plus efficace et rentable.

Au cours de toutes les délibérations concernant le tarif du Nid-de-Corbeau, l'objectif principal de Palliser a été de trouver une solution qui aurait pour effet de permettre le transport d'une plus grande quantité de céréales à un coût inférieur. Il est évident que des changements auraient dû être apportés depuis longtemps. Nous, les membres de Palliser, réalisons que nous devons agir maintenant, si nous sommes capables, afin de saisir les occasions qui se présentent. L'agriculture se développe grâce à la nouvelle technologie. Les ordinateurs sont là, la recherche avance et nous devons tirer partie de toute nouvelle technologie qui est actuellement disponible.

Bien que la gestion soit d'une importance capitale pour la survie de nos fermes, il faut à tout prix pouvoir expédier nos produits de façon rapide et efficace vers les marchés. Il suffit de regarder les volumes records que nous avons atteints au cours des deux dernières années: 22 millions de tonnes exportées en 1981 et 27 millions, l'année dernière. Nous sommes sortis de la récession en assez bon état grâce à ce volume d'exportation considérable. La récession, qui a eu pour effet de réduire le trafic des autres produits habituellement transportés par voie ferroviaire, a été l'un des facteurs qui nous a permis de transporter toutes ces céréales. Lorsque les autres produits qui utilisent les chemins de fer seront sortis de la récession, il nous faudra être prêts à payer pour que nos produits puissent arriver au marché.

L'augmentation de 30 p. 100 de la production de nos fermes d'ici la fin de la décennie est un objectif réalisable, à mon avis. Je sais que, dans mon cas, dans ma ferme à Rosetown, c'est réalisable, et je suis prêt à relever le défi. Le fait de devoir payer plus pour expédier nos produits aux marchés n'entraînera pas la mort d'un grand nombre de fermes, comme vous l'avez entendu précédemment. Le fait est que les frais de manutention ont augmenté de presque 250 p. 100 au cours des dix dernières années. Si ces coûts continuent d'augmenter, ce sont eux qui entraîneront la destruction de beaucoup de nos exploitations agricoles.

Si vous reportez à la page 8 de notre mémoire, vous verrez que les frais de manutention aux silos terminus et aux silos régionaux s'établissent à deux fois et demie le taux prévu par la loi. Il y a dix ans, il n'était que des deux tiers du taux prévu par la loi. Cela présente un problème sérieux pour l'Ouest du pays. Nous devons arriver à un système qui ne nous ruine pas et qui soit efficace.

[Texte]

We have reached a new era in agriculture. Producers can and should ultimately decide what business practices and system they will require. Farmers do not need a ponderous bureaucratic structure to attempt to legislate efficiency. We do not need a complex feed grains policy to offset the harm done by paying all the moneys to the railways. By giving producers the option on the use of funds that the government is directing to generate a more effective grain transportation network, we firmly believe that farmers collectively will use these and their own funds to build a handling and transportation system that will move what we can produce in the future.

I do not want to penalize my neighbours who raise livestock by not being able to sell them my barley because of the limitation on my options. If I can only receive \$20 per tonne Crow benefit by shipping my barley through an elevator and paying \$12 per tonne in elevations and putting it on a railcar to ship it to a livestock producer in some other parts of Canada or offshore, then I have done a real disservice to that neighbour and I have lost one of my best markets for my grain. It is a captive market that is here.

In closing, I have tried to provide an insight into why we need change and why that change must promote an efficient system to move our grain without harm to other sectors. I am very excited about the future of agriculture in western Canada. We just need to shape up the industry to let producers have a little bit more say in the shape of their industry. If we do not change our farming practices soon we will not have any farm land to farm; salinity and soil erosion through wind and water are serious problems. This all goes along with the old Crow rate.

I would like now, Mr. Chairman, if possible to turn the meeting over to Mr. Orsak, who is a farmer from Manitoba and who is also the chairman of our Crow committee, to give you detailed specific amendments as they appear in our brief to the committee.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Simpson.

Mr. Orsak.

Mr. Paul Orsak (Chairman of Crow Committee, Palliser Wheat Growers Association): Thank you very much, Mr. Chairman.

Just carrying on now from Ron's statement of Palliser's position, and having established that Palliser does endorse change to the current statutory rate, I must emphasize that we do so having regard to the need for neutrality in the production of agricultural commodities and removal of constraints to efficiency in the total handling and transportation system.

[Traduction]

Nous sommes à l'aube d'une nouvelle ère en agriculture. Les producteurs veulent et devraient, en fin de compte, décider des pratiques et des systèmes commerciaux dont ils ont besoin. Les agriculteurs n'ont pas besoin de cette lourde structure bureaucratique qui tente de pondre une réglementation qui rende les opérations plus rentables. Nous n'avons pas besoin d'une politique complexe en matière de céréales fourragères pour compenser tout le mal qui découle du fait d'avoir versé toutes les sommes aux chemins de fer. Nous croyons fermement que si on laissait les producteurs choisir la façon d'utiliser les fonds que le gouvernement engage en vue de créer un réseau de transport des céréales plus efficace, les agriculteurs utiliseront ces sommes ainsi que leurs propres fonds pour constituer un réseau de manutention et de transport qui sera en mesure de transporter toute la production future.

Je ne veux pas pénaliser mes voisins éleveurs en ne leur vendant pas mon orge parce que mes options sont limitées. Si je ne peux recevoir une subvention de \$20 la tonne qu'en expédiant mon orge à un silo et en payant \$12 la tonne pour l'ensilage et en le mettant dans un wagon pour l'expédier à un éleveur dans une autre région du Canada ou à l'étranger, j'ai alors rendu un mauvais service à mon voisin et j'ai perdu l'un des meilleurs marchés pour mes céréales. C'est un marché captif ici.

J'ai tenté d'expliquer les raisons pour lesquelles nous avons besoin de changement et pourquoi ce changement doit favoriser la mise sur pied d'un système rentable qui puisse transporter nos céréales sans causer de torts aux autres secteurs. Je suis très optimiste quant à l'avenir de l'agriculture dans l'Ouest du pays. Il faut simplement que les agriculteurs puissent participer plus activement à l'organisation de leur industrie. Si nous ne modifions pas nos pratiques agricoles dans un avenir prochain, nous n'aurons plus de terres à exploiter. La salinité et l'érosion du sol par les éléments sont devenus des problèmes sérieux. Et cela vient s'ajouter à la question du tarif du Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant céder la parole à M. Orsak, qui est cultivateur au Manitoba et qui est également président de notre comité du Nid-de-Corbeau. Il expliquera en détail des modifications précises au projet de loi qui figurent dans le mémoire que nous avons présenté au Comité.

Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Simpson.

Monsieur Orsak.

Mr. Paul Orsak (président du comité du Nidde-Corbeau, Association des producteurs de blé Palliser): Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour poursuivre l'exposé de Ron au sujet de la position de l'association Palliser, et maintenant qu'il est établi que cette association est favorable à un changement du tarif statutaire en vigueur actuellement, je dois souligner que nous avons adopté cette position en raison du besoin de neutralité dans la production de denrées agricoles et de la nécessité d'une plus grande efficacité dans l'ensemble du système de manutention et de transport.

[Text]

It is our position that the production of livestock and the related acreage that is utilized for the production of feed grains and forages not be unleashed into the production of additional export grains, which will increase an already sometimes burdensome supply and through a blended freight rate will increase freight costs even more. This is not to mention the fact that good stewardship of the soil dictates that we do not put demands on our fragile soils that jeopardize their continued productivity.

We also must emphasize that since we are being asked to pay more for the movement of our grain we should be left with some say in the evolution of the handling system. Farmers, as payers of the freight and handling, have the most legitimate concerns with efficiency and low cost. As such, we have some specific concerns with the bill that I would like to address at this time. These relate to the severe constraints on the ability to set lower rates and with the specific make-up of the Senior Grain Transportation Committee.

Firstly, we believe that Bill C-155 presents an unnecessarily prohibitive structure of rules to enable shippers and the railways to establish a lower rate. We believe that the procedure through which the elevator companies' tariffs are set and allowed to be lowered through the Canada Grain Commission would also be a good system for setting rail rates, with the needed modifications to it to facilitate rail rate-setting. After all, if it is good for the grain companies it should be good for the railways. We are indeed concerned that the bill does not allow rates to decrease for the next three years at least, but at the same time allows increases at yearly intervals.

Our second point: we are extremely concerned, given the proposed make-up of the Senior Grain Transportation Committee and its dominance by grain companies, about the continued availability and use of producer cars. We are adamant in our belief that the allocation and all regulation with respect to producer cars remain under the sole jurisdiction of the Canada Grain Act. We are very disturbed at some suggestions by grain companies that the inviolate right to cars be subjected to review by a group which has stated on numerous occasions that these cars are an anomaly in the system and are no longer necessary. I would concur with Mr. McMillan that Clause 17.(1)(d) of this bill be removed—Clause 17.(1)(d), dealing with allocation of producer cars.

• 0935

Our third point is that the make-up of the Senior Grain Transportation Committee proposed in Bill C-155 leaves a distinct bad taste in our mouths. As outlined in our brief on page 14, and I would ask you to look at that page, farm assets represent 90% of all of the assets of the various communittee

[Translation]

Nous estimons que les terres qui sont consacrées à l'élevage ainsi qu'à la production de céréales fourragères et de fourrage ne devraient pas être utilisées pour la production de céréales supplémentaires destinées à l'exportation, car cela aurait pour seul effet d'augmenter l'offre, parfois très lourde, et, en raison du tarif ferroviaire mixte, de faire monter encore davantage les coûts de transport. En outre, pour bien gérer et exploiter nos terres, il ne faut pas avoir des exigences trop grandes qui pourraient compromettre la productivité future de nos terres fragiles.

Nous devons également insister sur le fait que puisqu'on nous demande de payer davantage pour le transport de nos céréales, nous devrions avoir au moins notre mot à dire dans l'évolution du système de manutention. Les agriculteurs qui, en somme, doivent payer les coûts de transport et de manutention, sont extrêmement intéressés à l'efficacité et à la rentabilité. Par conséquent, nous nous intéressons à certains aspects particuliers du projet de loi que j'aimerais faire ressortir maintenant. Ces préoccupations portent notamment sur l'empêchement de fixer un tarif plus bas et sur la composition du Comité supérieur du transport du blé.

En premier lieu, nous croyons que le projet de loi C-155 présente une réglementation prohibitive inutile pour permettre aux expéditeurs et aux chemins de fer d'établir un taux inférieur. Nous croyons que les méthodes utilisées pour fixer les tarifs des silos puis, ensuite, par abaisser ces tarifs par le biais de la Commission canadienne des grains serait également un bon système pour fixer les taux du transport par chemins de fer, assortir des modifications nécessaires pour faciliter la fixation du tarif du transport ferroviaire. Après tout, si le système est bon pour les silos, il devrait être bon pour les chemins de fer. Nous nous préoccupons en effet du fait que le projet de loi ne permet pas de baisse des taux au cours des trois prochaines années au moins, mais qu'il prévoit en même temps des augmentations annuelles.

Deuxièmement, nous ne sommes pas d'accord avec la composition du Comité supérieur du transport du blé et avec le fait qu'il soit composé en majorité par des sociétés grainetières, et nous nous inquiétons également de l'utilisation des wagons des producteurs. Nous croyons fermement que l'affectation des wagons des producteurs et toute réglementation pertinente doivent continuer de relever exclusivement de la Loi sur les grains du Canada. Nous nous inquiétons devant certaines suggestions faites par les sociétés grainetières que le droit aux wagons soit étudié par un groupe qui a maintes fois répété que ces wagons constituent une anomalie dans le système et ne sont plus nécessaires. Je partage l'avis de M. McMillan selon lequel l'alinéa 17.(1) d) de ce projet de loi devrait être supprimé—l'alinéa 17.(1) d) porte sur l'affectation des wagons aux producteurs.

Troisième point: la composition du comité supérieur du transport du grain dont la création est proposée dans le projet de loi C-155 nous déçoit. Comme vous pouvez le voir dans notre document, à la page 14—and je vous demanderais de l'ouvrir à cette page-là, les actifs agricoles représentent 90 p.

[Texte]

members combined. But farmers will only have 14% of the representation on the committee, and if the pools have their way, even less.

We recommend that the additional producers be added to the committee representing wheat producers, feed grain producers and oilseed producers. We further suggest it would be most appropriate if, on matters directly relating to concerns of producers, a two-thirds majority of the six producer-members be required to maintain a veto over policy decisions of the committee that directly affect interests of producers.

Our fourth point is that Palliser supports the compromise position of the livestock and other grain producer associations in an alternative embodying freight entitlement. We are sincere in the belief that such an option for producers answers to a large extent the problems of the livestock industry, as well as concerns about dilution put forth by some grain companies.

Point five: as far as the safety net is concerned, we believe that it has to be based on farm gate prices, since costs beyond that point remain largely out of our control, and the only meaningful price to a farmer is that which he receives for his product.

Point six: with respect to a review, we suggest that an ongoing study and evaluation of any legislation be carried on, so that in 1985-1986 there is not a scramble to meet a deadline for decisions to be made regarding changes. Palliser recommends that the bill have provision for each of the groups on the Senior Grain Transportation Committee as we propose it to access a pool of funds to commission research and careful study on transportation matters in proportion to their capital assets employed in the grain business. We see these moneys coming from the \$5.7 million administration budget. The legitimacy and the magnitude of these studies should be at the discretion of the minister.

Members of the committee, we have carefully reviewed Bill C-155, and to propose these amendments with careful consideration of the farmers' ability to pay, handling and transportation efficiencies, and the need to maintain resource neutrality. Our amendments would ensure a comprehensive and beneficial Bill C-155 for farmers.

As committee members and parliamentarians, and as responsible controllers of the public purse, we encourage you, as you sit in deliberation of Bill C-155, to remain cognizant of the fact that the way the annual \$651 million is spent has far-reaching and differing effects. Depending on how it is placed, the current statutory rate causes many problems for western agriculture, and all of these problems can be solved with the correct use of the payment.

[Traduction]

100 de l'ensemble des actifs de tous les membres de la communauté. Cependant, les agriculteurs n'auront qu'une représentation de 14 p. 100 et, si les pools gagnent leur point, cette représentation sera moins importante.

Nous recommandons qu'on admette au sein du comité d'autres producteurs pour représenter les producteurs de blé, les producteurs de céréales fourragères et les producteurs d'oléagineux. En outre, nous proposons que les questions intéressant directement les producteurs soient obligatoirement approuvées ou désapprouvées, selon le cas, par une majorité réunissant les deux tiers des six voix accordées aux producteurs membres, afin de permettre à ces derniers de se prononcer sur les décisions de principe du comité qui touchent directement les intérêts des producteurs.

Quatrième point: le groupe Palliser appuie la solution de compromis présentée par les associations d'éleveurs et de producteurs d'autres céréales, comprenant le droit à la subvention au transport des marchandises. Nous croyons sincèrement qu'une telle solution représente pour les producteurs une façon de résoudre, en grande partie, les problèmes de l'industrie de l'élevage et les problèmes de dilution mentionnés par les sociétés grainetières.

Cinquième point: pour ce qui est de la clause de protection, nous croyons qu'elle doit être fondée sur les prix à la ferme, étant donné que nous n'avons pratiquement aucun contrôle sur les coûts qui surviennent par la suite. Pour un producteur, le seul prix qui compte, c'est celui qu'il reçoit pour son produit.

Sixième point: nous proposons qu'on étudie et qu'on évalue, sur une base permanente, tout projet de loi ou toute loi afin que, en 1985-1986, l'on n'assiste pas, à la dernière minute, à une bousculade des décisions sur les modifications à apporter. Le groupe Palliser recommande que le projet de loi permette à chacun des groupes faisant partie du Comité supérieur du transport du grain, tel que nous l'avons proposé, de prélever à même un fonds, en proportion des actifs engagés dans dans l'industrie céréalière, une somme qu'il pourrait affecter à la recherche et à l'étude des questions de transport. Cet argent serait pris à même le budget d'administration de 5,7 millions de dollars. La décision concernant le bien-fondé et l'envergure de ces études incomberait au ministre.

Membres du Comité, nous avons étudié avec soin le projet de loi C-155 et avons proposé ces modifications en tenant compte de la capacité de paiement de l'agriculteur relativement au système de manutention et de transport et de la nécessité de maintenir la neutralité des ressources. Grâce à nos modifications, le projet de loi C-155 serait favorable pour les agriculteurs.

Membres du Comité et du Parlement et, à ce titre, responsables des fonds publics, nous vous exhortons, lorsque vous délibérerez sur le projet de loi C-155, de ne pas oublier que la façon dont les 651 millions de dollars sont dépensés chaque année a des effets divers et d'une portée considérable. Selon la façon dont il est appliqué, le tarif statutaire existant cause beaucoup de problèmes aux agriculteurs de l'Ouest, et on peut résoudre tous ces problèmes en utilisant correctement cet argent.

[Text]

Let us comprehensively solve the problems with one application of \$651 million, not piecemeal the problem with additional withdrawals from the taxpayers of Canada.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Orsak.

Mr. Simpson, did you want to make a comment?

Mr. Simpson: Mr. Chairman, with your permission, may Mr. Esquirol say a few words on this same matter?

The Chairman: Yes, sir.

M. Hubert Esquirol (directeur, Palliser Wheat Growers Association): J'aimerais dire à mes amis de langue française que s'ils ont des questions à me poser, il me fera plaisir d'y répondre. À cette occasion, cela nous permettra de compléter les informations qui pourraient vous manquer depuis les deux jours au cours desquels vous avez voyagé, soit hier et avant-hier. Merci.

The Chairman: Merci, monsieur.

Who is speaking for Flax Growers Western Canada? Mr. Hanley?

Mr. Garvin Hanley (President, Flax Growers Western Canada): Yes, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, Flax Growers Western Canada is a producer organization representing farmers who grow flax in western Canada. As such we appreciate the federal government providing us with this opportunity to present the views of one group of producers on this important bill. We shall attempt to make our position clear.

On payment of what has been called the Crow benefit, we shall not go into detail, but wish you to understand that representatives of our organization, all of whom are genuine farmers who grow flax, are available and willing to discuss further any point raised. We are unalterably opposed to automatic payment of the Crow benefit to the railways, and believe all parties would be better served if the old Crowsnest Pass freight agreement remained intact until a better solution than payment of Crow benefit to the railroads is found.

Our preferences are that the Crow benefit should be paid automatically to producers, and that there should be variable freight rates so that modernization of the grain collection system would be encouraged. Payment to producers would allow farmers to "vote with their truck" in favour of the type of facility and service they prefer, whether it be an aging and inefficient local elevator on an antique rail line, or a modern high-throughput elevator, or an inland terminal situated on heavy steel. Second, concerning the Gilson recommendations, we have attached a resolution pertaining to that in Appendix A. A third acceptable alternative is that producers be given individual choice as to whether they would receive payment for their share of the Crow benefit. A fourth position would be that a compromise such as the "Double 80" be worked out,

[Translation]

Réglons pour de bon les problèmes en utilisant à bon escient les 651 millions de dollars et cessons de demander aux contribuables du Canada des contributions additionnelles pour régler les problèmes petit à petit.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Orsak.

Monsieur Simpson, avez-vous quelque chose à ajouter.

M. Simpson: Monsieur le président, est-ce que M. Esquirol peut ajouter quelques mots?

Le président: Oui, certainement.

M. Hubert Esquirol (Manager, Palliser Wheat Growers Association): I would like to say to my French-speaking friends that I will gladly answer any questions they might have. It will allow them to get all the information they might have missed on account of their travelling during two days, for example, yesterday and the day before yesterday. Thank you.

Le président: Thank you, sir.

Qui est le porte-parole des *Flax Growers Western Canada*? M. Hanley?

M. Garvin Hanley (président, Flax Growers Western Canada): Oui, monsieur le président.

Monsieur le président, *Flax Growers Western Canada* est une association qui représente les producteurs qui cultivent le lin dans l'Ouest du Canada. En tant que groupe, nous apprécions l'occasion que nous donne le gouvernement fédéral de présenter les vues d'un groupe de producteurs sur cet important projet de loi. Nous allons essayer d'exposer clairement notre point de vue.

Nous n'allons pas parler en détail du paiement de ce qu'on appelle «la subvention du Nid-de-Corbeau», mais nous souhaitons que vous sachiez que les représentants de notre associations, tous de vrais agriculteurs qui cultivent le lin, sont prêts à discuter avec vous de n'importe quelle question. Nous nous opposons fermement à ce que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée automatiquement aux sociétés ferroviaires et estimons qu'il serait préférable pour tous les intéressés qu'on ne modifie pas l'entente existante sur le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau tant qu'une meilleure solution, autre que le paiement aux sociétés ferroviaires, n'aura pas été trouvée.

En premier lieu, nous croyons qu'il serait préférable que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée automatiquement aux producteurs et qu'on établisse des tarifs marchandises variables afin d'encourager la modernisation du réseau de collecte des céréales. Le paiement aux producteurs permettrait aux agriculteurs d'indiquer, par l'utilisation qu'ils font de leur camion, le genre de service qu'ils préfèrent, que ce soit un silo local, vieux et inefficace, situé sur une vieille voie ferrée, ou un silo moderne à grand débit, ou un silo terminus intérieur situé sur des voies ferrées renforcées. En deuxième lieu, pour ce qui est des recommandations du rapport Gilson, nous avons ajouté, à l'annexe A de notre document, une résolution à ce sujet. Une troisième solution consisterait à donner aux producteurs le choix de recevoir ou non leur part de la

[Texte]

which would retain some of the benefits of payment to producers, but which would still be acceptable to producers opposing producer payment.

We are in agreement with the concept of a grain transport authority, and believe such a body should have power to allocate space in the elevator system for flaxseed and relieve the Canadian Wheat Board of jurisdiction over flax movement and quotas.

We are not, however, in favour of primary and terminal elevator companies being given the voice Bill C-155 would give them. We oppose their having such a strong voice in transportation policy. These middle-men neither transport the grain nor pay the bills, so why should one-half of the 18 non-government members of the proposed Senior Grain Transportation Committee be representatives of elevator companies?

While some sort of freight cushion must be implemented to insure farmers from freight costs, taking an inordinate share of the value of grain shipped, we are concerned that a cushion of a set percentage of grain value could become a serious detriment to farmers who grow crops subject to large price fluctuations. If a cushion is implemented it should have a basis on price per tonne mile and averaged on all grain prices, with no variation in rates between grains, and less than a 10% of grain value basis if payment of the Crow benefit ends up going to the railways. If payment is to the railways, the cushion should be at a much lower percentage. If, however, the producer is paid the Crow benefit, he may be able to find alternate markets to truck his grain to, and the rail cushion rate could be somewhat higher.

In closing, may we repeat that the transportation policy must be designed to benefit producers and consumers, and while it is essential that the railways receive adequate compensation for their service, may we respectfully remind this committee that strong forces are at work in this matter, in the form of middle-men—most specifically, certain elevator companies, who for their own profit motives will urge you to enact legislation which is not necessarily in the best interests of producers or consumers, or for that matter the railways. We urge that you not be misled by their claim to be speaking for farmers in this matter. Some of them may be owned by farmers, but their spokesmen are primarily interested in the organization's profits and future existence.

[Traduction]

subvention du Nid-de-Corbeau. Une autre solution faoviriserait un compris tel que le «Double 80», qui prévoit le paiement d'une partie de la subvention aux producteurs mais qui peut quand même être acceptable pour les agriculteurs qui s'opposent au paiement aux producteurs.

Nous sommes d'accord avec la création d'un organisme de surveillance du transport des céréales et estimons qu'un tel organisme devrait avoir le pouvoir de réservé de l'espace pour le lin dans le réseau de silos et déchargerait ainsi la Commission canadienne du blé de ses responsabilités en matière d'expédition et de contingement du lin.

Toutefois, nous nous opposons au projet de loi C-155 dans la mesure où il donne trop de pouvoirs aux sociétés exploitantes de silos primaires et terminus. Nous nous opposons au fait que ces sociétés aient un droit de regard de cette envergure dans une politique des transports. Ces intermédiaires ne transportent céréales ni ne paient les factures; donc, pourquoi faudrait-il que la moitié des dix-huit membres du Comité supérieur du transport du grain, qui n'appartiennent pas au gouvernement, soient des représentants des sociétés exploitantes de silos?

Bien qu'on doive établir une sorte de tampon afin de protéger les agriculteurs contre les hausses du tarif marchandises, en se fondant sur un pourcentage de la valeur des céréales expédiées, nous nous inquiétons du fait qu'un tampon fondé sur un pourcentage fixe de la valeur des céréales puisse grandement défavoriser les agriculteurs qui produisent des cultures soumises à d'importantes fluctuations de prix. Si l'on établissait un tampon, il faudrait le fonder sur le prix de la tonne au mille et sur la moyenne de tous les prix céréaliers, sans variation de tarifs entre les céréales, et s'assurer qu'il est inférieur à 10 p. 100 de la valeur des céréales dans le cas où la subvention du Nid-de-Corbeau est versée en totalité aux sociétés ferroviaires. Si l'allocation était versée aux sociétés ferroviaires, le tampon devrait être fondé sur un pourcentage beaucoup plus bas. Cependant, si le producteur recevait la subvention du Nid-de-Corbeau, il pourrait être en mesure de trouver d'autres marchés où il peut expédier ses céréales par camion, et le tampon pourrait être légèrement plus élevé.

Pour terminer, nous tenons à souligner de nouveau que la politique des transports doit être conçue de façon à protéger les producteurs et les consommateurs et, bien qu'il soit essentiel que les sociétés ferroviaires reçoivent une compensation adéquate pour les services qu'elles offrent, nous nous permettons de rappeler au comité qu'il y a des forces puissantes en jeu dans cette affaire, sous la forme des intermédiaires plus particulièrement, certaines sociétés exploitantes de silos qui, pour leur propre profit, vous inciteront à passer une loi qui n'est pas au mieux des intérêts des producteurs ou des consommateurs ou, quant à cela, des sociétés ferroviaires. Nous vous prions de ne pas vous laisser induire en erreur par leur prétention de représenter les agriculteurs dans cette affaire. Certaines d'entre elles appartiennent peut-être à des agriculteurs, mais leurs porte-parole s'intéressent surtout aux profits et à l'existence future de l'organisation.

[Text]

• 0945

If the producer is given the option of spending this freight bill where he pleases, he may just drive past some of these companies' facilities to where the competition brings him better prices, better service; which, incidentally, may be easier and more economical and efficient for the railways to service.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hanley.

Now the Saskatchewan Canola Growers Association.

Mr. Bill Cooper (Executive Director, Saskatchewan Canola Growers Association): Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the Canola Growers Association, we appreciate the opportunity of appearing before this committee, and we certainly hope that something fruitful will come out of it. We are very concerned, of course, about the future of western agriculture, and not just the canola industry. Whereas our brief, which you have before you, does spend most of its time discussing the effects on the canola industry, we are certainly interested in the other areas.

After the time we have spent on this issue of the Crow, when we see Bill C-155 before us we really wonder why farmers are involved in it, because if you are going to make all the payments to the railways we do not need more than the federal government and the railways to make that decision. Having farmers involved in it does not really do much good. In fact, it has taken us off our combines, tractors and our seed drills over the years and has probably been a waste of time. So our concern is with the way Bill C-155 is presented at this time—all this money going to the railways, we certainly do not need farmers involved in that kind of a decision. The government and railways can make that decision by themselves.

In regard to our brief, we are not going to go through it, but I would like to present a supplementary two pages which outline our concerns, which are a little bit broader than the canola industry itself.

We might say, just in introduction, that the Canola Growers Association has been formed for some 14 years. The first president, by the way, is now a commissioner of the Canadian Wheat Board, Mr. Forrest Hetland. This organization was formed simply because at the time we did not feel that those representing us, mostly the grain companies, were doing that effective a job of representing the specific commodities. They were doing a good job in other ways, I suppose, but in representing specific commodities they were not representing them adequately and therefore the Canola Growers Association was formed some 14 years ago.

Canola, just to put it in perspective, has been at times rated as second in terms of an income-earner for western Canadians.

[Translation]

Si le producteur a la possibilité de dépenser cette subvention selon son gré, il pourra tout simplement ne pas s'occuper de ces sociétés et aller là où la compétition lui permet d'obtenir de meilleurs prix et de meilleurs services. En outre, la société qu'il aura choisie pourra peut-être obtenir des services ferroviaires plus économiques et efficaces.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hanley.

Maintenant la *Saskatchewan Canola Growers Association*.

M. Bill Cooper (directeur exécutif—Saskatchewan Canola Growers Association): Merci, monsieur le président. Au nom de la *Canola Growers Association*, j'aimerais vous dire que nous apprécions cette occasion qui nous est donnée de parler devant ce Comité, et nous espérons certainement qu'il en sortira quelque chose d'utilile. Nous nous inquiétons évidemment au sujet de l'avenir de l'agriculture dans l'Ouest du pays et non seulement de l'industrie du colza canola. Bien que dans notre mémoire, que vous avez devant vous, nous nous soyons penchés essentiellement sur les effets du projet de loi sur l'industrie du colza canola, nous nous intéressons également aux autres secteurs.

Après tout le temps que nous avons consacré à cette question du Nid-de-Corbeau, lorsque nous voyons le projet de loi C-155 devant nous, nous nous demandons vraiment pourquoi les agriculteurs s'en mêlent, parce que si vous allez verser toutes ces sommes aux chemins de fer, le gouvernement fédéral et les chemins de fer peuvent prendre la décision par eux-mêmes. Le fait que les agriculteurs y participent n'apporte pas grand chose de positif. En fait, au cours de ces années, nous sommes descendus de nos moissonneuses-batteuses, de nos tracteurs et de nos semoirs et nous avons probablement perdu notre temps. Nous nous inquiétons donc de la façon dont le projet de loi C-155 est présenté actuellement—toutes ces sommes versées aux chemins de fer, nous les agriculteurs, n'avons vraiment pas besoin de participer à ce type de décision. Le gouvernement et les chemins de fer peuvent la prendre par eux-mêmes.

Pour ce qui est de notre mémoire, nous n'allons pas y revenir, mais j'aimerais présenter deux pages supplémentaires qui font ressortir nos préoccupations. Celles-ci ne se limitent pas à l'industrie du colza canola.

En guise d'introduction, disons que l'Association des producteurs de colza canola existe depuis 14 ans. Le premier président, soit dit en passant, est maintenant l'un des commissaires de la Commission canadienne du blé. Il s'agit de M. Forrest Hetland. Cette organisation a été formée tout simplement parce qu'à l'époque nous n'estimions pas que ceux qui nous représentaient, c'est-à-dire surtout les sociétés grainetières, représentaient bien les produits particuliers. Dans un sens, ils faisaient un bon travail, je suppose, mais pour ce qui est de représenter des produits particuliers, ils ne le faisaient pas bien et, par conséquent, nous avons décidé de former l'Association des producteurs de colza canola il y a 14 ans.

Pour mettre les choses dans une juste perspective, disons que le colza canola a à certains moments été classé au second rang

[Texte]

Barley kind of beats it out at times, but it is certainly an important commodity. When you see the problems with wheat in the northern areas right now, then it becomes even more important, as I think Gordon will mention. As an income-earner in western Canada it brings something in the order of \$1 billion a year into the pockets of farmers, and of course the spinoff effect from crushing and so on is even more significant. So we certainly appreciate the opportunity to tell you a little bit about the impact of the present Crow on the canola industry.

I will pass this on to your secretary for circulation to the committee. I have a two-pager here which deals a little bit with another area which I do not think has been dealt with by a lot of the groups and which I think emphasizes, first of all, our concern in terms of the payment method and, secondly, in terms of the impact on the rural communities and so on. I would like to just read this because it is very brief and is a different perspective, because I cannot understand why some organizations, political parties and churches are saying that they do not want any change. I believe their philosophy to be really something different from what they are spouting.

While our brief deals primarily with the concerns related directly to the canola industry, as farmers and members of local communities we are very concerned about the impact the present Crow rate has on our communities, and the implications of any changes in the present rate. I might say that the way we view it from our perspective, Bill C-155 really is about the same as no change. In fact, it may eventually make it a little worse.

Many organizations, for example the Saskatchewan Wheat Pool, the National Farmers' Union, the churches and some political parties, with considerable help from the media, have tried to demonstrate that if the freight rate is changed rural communities will surely wither and die. I would like to point out that one of the major factors in the trend toward larger farms, and therefore the reduction in the number of farms—which has been about 1,000 farms a year in Saskatchewan in the last 10 years—and the death of some communities has certainly been the Crow rate in its present form. Dr. Hartley Furtan, Head of Agriculture Economics, University of Saskatchewan, told the NFU annual meeting last year in Saskatoon—which I do not believe they liked much—that in fact the present Crow rate was a contributing factor in the trend toward larger farms.

I would like to explain just why that has happened. Under the present Crow regime, with no change and using generally accepted rail rates, the transportation subsidy on export grain would approximate 60¢ per bushel . . . I have not gone metric

[Traduction]

des denrées, en termes de revenus, pour les agriculteurs de l'Ouest du pays. L'orge a été plus importante à certains moments, mais le colza canola reste certainement un produit important. Lorsqu'on voit les problèmes qu'il y a avec le blé dans les régions septentrionales actuellement, il devient alors beaucoup plus important, comme Gordon vous le soulignera probablement. Dans l'Ouest du Canada, le colza canola rapporte environ 1 milliard de dollars par année aux agriculteurs et, si l'on considère le retombée du pressurage et des autres opérations, ce montant est encore beaucoup plus important. Nous apprécions donc le fait d'avoir cette occasion de vous parler un peu des répercussions du tarif du Nid-de-Corbeau actuel sur l'industrie du colza canola.

Je remettrai donc ces pages à votre secrétaire pour diffusion aux membres du Comité. J'ai deux autres pages ici qui portent sur un autre aspect qui, je crois, n'a pas été abordé par un grand nombre des groupes et qui, à mon avis fait ressortir avant tout nos préoccupations en ce qui concerne la méthode de paiement et, de deuxièmement, pour ce qui est des répercussions sur les collectivités rurales et ainsi de suite. J'aimerais donc vous en faire la lecture parce qu'il est très court et qu'il s'agit d'une perspective différente. Je ne parviens pas à comprendre pourquoi certaines organisations, certains partis politiques et groupes religieux disent qu'ils ne veulent pas de changement. Je crois que leur philosophie est tout à fait différente de ce qu'ils disent.

Bien que notre mémoire traite principalement des préoccupations qui se rapportent directement à l'industrie du colza canola, en tant qu'agriculteurs et que membres des collectivités locales, nous nous intéressons de près aux répercussions du tarif du Nid-de-Corbeau actuel sur nos collectivités et aux répercussions de tout changement dans le tarif actuel. De notre point de vue, le projet de loi C-155 apporte très peu de changement. En réalité, il aura peut-être pour effet d'empirer un peu les choses.

Un grand nombre d'organisations, par exemple le Syndicat du blé de la Saskatchewan, le Syndicat national des cultivateurs, les églises et certains partis politiques, appuyés largement par les médias, ont essayé de démontrer que si le tarif est modifié, les communautés rurales déperiront et mourront. J'aimerais souligner le fait que le tarif du Nid-de-Corbeau, tel qu'il existe actuellement, est l'un des principaux facteurs à avoir entraîné cette tendance vers l'expansion des exploitations agricoles et, par conséquent, la réduction du nombre de fermes—qui s'est chiffré à environ 1,000 fermes par année en Saskatchewan au cours des dernières années. L'an dernier, à la réunion annuelle du Syndicat national des cultivateurs à Saskatoon, le docteur Hartley Furtan, directeur du département d'économie agricole de l'Université de la Saskatchewan, a dit—au grand déplaisir de son auditoire, je crois—qu'en réalité, le tarif du Nid-de-Corbeau actuel était un facteur qui favorisait la tendance vers l'expansion des exploitations agricoles.

J'aimerais expliquer pourquoi cela s'est produit. En vertu du régime du tarif du Nid-de-Corbeau actuel (le tarif étant le même et si on utilise le tarif de transport ferroviaire accepté) la subvention pour le grain exporté s'établirait à environ \$60 le

[Text]

here. If you assume that a farmer crops 2,000 acres—and there are many of these larger farms in Saskatchewan . . . and he grows all export grain, if he is growing about 25 bushels per acre—average sort of yields—he would receive a subsidy of about \$30,000 a year.

I know that some of you were concerned—and this was put forward by a number of organizations—that if the payments were made to the farmer, then some of these large farmers would get a huge cheque and therefore that would be unacceptable politically. Well, for the life of me I cannot see the difference. He is going to get a large cheque anyway. If you pay it to the railway, he gets that large cheque; as I have pointed out, with 2,000 acres of export grain he will get \$30,000 a year. There is no opportunity for putting any cap on that, of course, because if it is paid to the railway he automatically gets it as he sells his grain.

If you have payments to the farmer, of course, there would be some mechanism there for putting caps on if you thought that was more politically acceptable.

Taking the average-size farmer—and the figure I have used is a little larger than average, 800 acres—in order to maintain a family in a community he would probably have to diversify. Any time you diversify, as I had to when I started in 1954 or 1953 . . . I had to raise hogs, I had to raise cattle and I had to grow some grass, and I had to grow some barley for the cattle and so on—you have to diversify if you are a small farmer. Any time you diversify, you are penalized because you do not grow export grain. If you are an 800 crop-acre farmer and you have to seed, say, 300 of that, or thereabouts, to non-Crow grains like grasses, forages and so on, then you might be able to grow somewhere in the neighbourhood of 500 acres of Crow grains; subsidized grains. That would mean you would get about a \$7,500 subsidy or be short some \$4,500 over what you might have done if you put everything into export grains. So what you are tempted to do, rather than diversify into other things which are going to put some income in your pocket, is you will probably take some off-farm work and leave the community, or else you will sell the farm to the larger farmer.

That is what I mean by the present Crow really being the demise of the small communities. The present Crow is the demise of the small communities. That is forcing farmers to sell their land to the larger farmer, forcing them to take off-farm income, off-farm jobs, and therefore it is presently causing the small communities to wither and die. Ladies and gentlemen, it is not the closing of a local pool elevator that causes a community to die; it is the income of the farmer that causes the community to die.

[Translation]

boisseau—je n'ai pas converti au système métrique. Si l'on suppose qu'un agriculteur exploite 2,000 acres—et il y a beaucoup de ces grandes fermes en Saskatchewan—et qu'il cultive uniquement des céréales destinées à l'exportation, s'il cultive environ 25 boisseaux par acre—ce qui est un rendement moyen—it recevrait une subvention d'environ \$30,000 par année.

Je sais que certains d'entre vous estimatez—et ce point a été souligné par un certain nombre d'organisations—que si les paiements étaient faits directement aux agriculteurs, alors certains des grands exploitants recevraient un chèque faramineux et, par conséquent, que cela serait politiquement inacceptable. Pour ma part, je ne vois pas la différence. De toute manière, il recevra un chèque très important. Si vous le versez au chemin de fer, il reçoit quand même ce chèque. Comme je l'ai souligné, s'il cultive 2,000 acres de céréales destinées à l'exportation, il recevra \$30,000 par année. Il n'y a pas moyen de fixer un plafond, évidemment, parce que si les subventions sont versées au chemin de fer, il recevra inévitablement l'argent au fur et à mesure qu'il vendra son grain.

Si les paiements sont versés directement à l'agriculteur, il serait alors évidemment possible de trouver un mécanisme de plafonnement des subventions si l'on estime que cela est plus acceptable politiquement.

Si l'on prend le cas d'une exploitation agricole de taille moyenne—and le chiffre que j'ai utilisé représente une taille supérieure à la taille moyenne, 800 acres—afin de faire vivre sa famille, l'agriculteur devrait probablement diversifier sa production: Il faut diversifier, comme je l'ai fait quand j'ai commencé en 1954 ou 1953—j'ai dû éléver des porcs, j'ai dû cultiver de l'herbe à pâture et de l'orge pour le bétail et ainsi de suite—it faut diversifier lorsqu'on est un petit agriculteur. Lorsque vous diversifiez, vous êtes pénalisés parce que vous ne cultivez pas du grain destiné à l'exportation. Si vous avez une ferme de 800 acres et que vous devez en consacrer disons 300 ou environ à des cultures qui ne sont pas visées par le tarif du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire des pâturages ou des céréales fourragères ou autres, il vous est alors possible de cultiver environ 500 acres de grains touchés par le tarif du Nid-de-Corbeau—de grains subventionnés. Cela signifie que vous recevriez environ \$7,500 en subventions, ce qui représente \$4,500 ou moins que ce que vous auriez reçu si vous n'aviez cultivé que des céréales destinées à l'exportation. Plutôt que de diversifier et de produire d'autres denrées qui seront pour vous une source de revenus, vous serez probablement tentés de trouver du travail à l'extérieur de la ferme et de quitter la communauté, ou encore de vendre la ferme à un plus gros exploitant.

Voilà ce que je veux dire quand j'affirme que le tarif du Nid-de-Corbeau actuel entraîne la destruction des petites collectivités. Le tarif du Nid-de-Corbeau entraîne effectivement la destruction des petits communautés. C'est-à-dire qu'il force les agriculteurs à vendre leurs terres aux plus grands exploitants, à prendre du travail à l'extérieur de la ferme, et ainsi, les petites communautés s'étiolent et meurent. Mesdames et messieurs, ce n'est pas la fermeture du silo local qui

[Texte]

So I would like to make it very clear that this is a major factor presently, and if you want the trend to continue—losing a thousand farms a year in Saskatchewan—then you will maintain the Crow rate as it is or you will pay that subsidy to the railway, which is the same thing, because there is absolutely no incentive to diversify into other things and put some income in your pocket by diversification.

• 0955

Now, Bill C-155 suggests, of course, that all the subsidy must go to the railway. That is definitely unacceptable and we maintain it certainly does erode the family farm and enhance the trend toward larger farms, and so on. It is hard to imagine a government, a political party, a farm organization or a farmer-owned co-op that would want either to keep the status quo or to enact Bill C-155 in its present form. Farm leaders and politicians who are promoting the status quo or a pay-the-railway solution are taking a very irresponsible approach to the development of western agriculture and the maintenance of the family farm unit.

I would like again to make one more point in regard to our own farm. We, until 1980, raised about 150 head of cattle. We seeded down about 300 acres of grass and barley to feed those cattle. We just could not afford to give up that 60¢ a bushel subsidy. We had to plow that up and turn it into wheat and grains in order to get that subsidy, because to miss the opportunity for those acres was just not practical; to leave them in grass and so on. So the thing to do was to sell the cattle, grow export grain and collect that subsidy. I think there are all kinds of practical examples, and we are very strongly committed to some change to this bill which would allow the money to go directly to the farmer instead of to the railway.

I will let Gordon Creswell take a few minutes in talking about the summary of the brief that we presented, and the one I presented will be available to the committee. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cooper.

Mr. Creswell.

Mr. Gordon Creswell (President, Saskatchewan Canola Growers Association): Thank you, Mr. Chairman, for this opportunity to take part in these discussions. I would further like to add, in regard to the summary of our formal presentation which you have, summarizing it. In accepting Bill C-155 in its present form, we are afraid we would be locking western agriculture into a new version of the 1897 or 1925 Transportation Act. As you well understand, canola was put under statute

[Traduction]

cause la mort d'une communauté, mais plutôt le manque à gagner du cultivateur.

Ainsi, j'aimerais qu'il soit très clair qu'à l'heure actuelle cette question constitue un facteur essentiel, et si vous désirez que la tendance se poursuive . . . la perte d'un millier de fermes par année en Saskatchewan . . . alors vous n'avez qu'à maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau à son niveau actuel, ou encore vous pouvez verser cette subvention aux chemins de fer, ce qui revient au même, car il n'y a absolument rien qui incite les agriculteurs à diversifier leur culture et à mettre un peu d'argent dans leur poche, ce faisant.

En fait, le projet de loi C-155 laisse évidemment supposer que tous les subsides doivent être versés aux chemins de fer. Une telle chose est absolument inacceptable, et nous soutenons qu'elle sert à coup sûr à éroder la ferme familiale et à promouvoir la tendance liée à l'expansion des fermes, etc. Il est difficile d'imaginer un gouvernement, un parti politique, une organisation agricole ou une coopérative agricole qui voudrait ou bien maintenir le statu quo ou encore promulguer le projet de loi C-155 sous sa forme actuelle. Les dirigeants agricoles ainsi que les hommes politiques qui préconisent le statu quo ou une solution dans le cadre de laquelle les fonds seraient versés aux chemins de fer envisagent de façon irresponsable l'expansion de l'agriculture de l'Ouest ainsi que la sauvegarde de la ferme familiale.

Une fois de plus, j'aimerais faire ressortir une considération à ce qui a trait à notre propre ferme. Jusqu'en 1980, nous élevions environ 150 têtes de bétail. Nous enseignions environ 300 acres de pâturage et d'orge pour les nourrir. Nous ne pouvions simplement pas nous permettre de renoncer à cette subvention de 60 cents le boisseau. Il fallait que nous labourions et produisions du blé et du grain de façon à obtenir cette subvention, car il n'était simplement pas pratique de rater une telle occasion en continuant de cultiver de l'herbe et de l'orge sur ces 300 acres. Ainsi, la chose à faire consistait à vendre le bétail, à cultiver des grains destinés à l'exportation et à percevoir cette subvention. Je crois qu'il existe toutes sortes d'exemples pratiques, et nous sommes très fortement engagés à promouvoir une certaine modification de ce projet de loi en vertu de laquelle les fonds seraient versés directement à l'agriculteur plutôt qu'aux chemins de fer.

Je laisserai quelques minutes à Gordon Creswell qui vous fournira un résumé du mémoire que nous avons soumis et celui que j'ai présenté sera mis à la disposition du Comité. Merci.

Le président: Merci, monsieur Cooper.

Monsieur Creswell.

M. Gordon Creswell (président, Saskatchewan Canola Growers Association): Merci, monsieur le président, de me fournir l'occasion de participer à cette discussion. J'aimerais ajouter certaines précisions concernant le résumé de notre mémoire officiel qui se trouve entre vos mains et le résumer. En acceptant les dispositions actuelles du projet de loi C-155, nous craignons que l'agriculture de l'Ouest ne se retrouve prise dans un carcan ressemblant à une nouvelle version de la Loi

[Text]

in 1961, and over the past two decades distortions have shown up that have been very evident in the production of canola. Now, I must state that some of these distortions for canola crushers have been removed. However, further refining of the products will face discrimination.

We are also concerned about transportation rates east of Thunder Bay, which may prohibit our products from being competitive in the eastern markets, since Bill C-155 does not extend a similar subsidy to our trucking industry. May I add that this trucking industry is most important to us as canola producers. Somewhere in excess of 40% of our canola moves into the crushing industry or outside of our province by truck, and the implementing of Bill C-155 would remove the trucking industry from the competitiveness it needs. We are concerned, very much so, that the regulated rail rate may not be competitive with commercial rates, and therefore our grain exports may get second class.

The addition of some specialty crops to the list of statutory grains does remove some of the distortions. We are concerned, however, that Bill C-155 is attempting to force these crops onto the rail system when in fact they should move by truck.

Another concern we have in this regard is the potential for further processing of the specialty crops. This bill does not offer any incentives in this regard. Having the total payment go to the railroads and not to the producer, as we have stated in our brief, does not do anything to encourage processing where we grow it. To us, it is most economical to move it processed rather than have it moved in bulk form.

The transportation and handling of canola is probably a commodity which can take advantage of incentive rail rates. We are concerned that Bill C-155 does not give enough opportunity for shippers to negotiate these rates. I am sure if you ask any canola farmer, wherever he may be and however far he may be, he has always been interested in the movement of canola to specific points. He is not really concerned whether he is moving it six miles or sixty. It is a matter of getting it into a market where he has an incentive; it is incentives that make industry grow.

We are concerned about the country and terminal charges, which have risen some 500% during the past 8 to 10 years. We believe that system efficiencies will happen much more quickly if we as farmers can see the actual costs of transportation and handling up front. This is another reason why federal subsidies

[Translation]

sur les transport de 1897 ou de 1925. Comme vous le savez, le colza Canola a été enchaîné dans un statut en 1961 et, au cours des deux dernières décennies, certaines distorsions qui se sont produites ont ressorti avec beaucoup d'acuité sur le plan de la production de colza Canola. Maintenant, je dois préciser que certaines de ces distorsions auxquelles étaient en butte les entreprises de pressurage du colza Canola ont été supprimées. Toutefois, les autres usines de raffinage de ces produits feront l'objet d'une certaine discrimination.

Nous nous préoccupons également des taux de transport à l'est de Thunder Bay, qui peuvent empêcher nos produits d'être concurrentiels sur le marché de l'Est, étant donné que le projet de loi C-155 ne prévoit pas l'octroi d'une subvention analogue à notre secteur du camionnage. Qu'il me soit permis d'ajouter que le secteur du camionnage revêt une importance primordiale pour nous, producteurs de colza Canola. Un peu plus de 40 p. 100 de notre production sont expédiés aux entreprises de pressurage ou à l'extérieur de la province par camion et l'application du projet de loi C-155 enlèvera au secteur du camionnage la compétitivité dont il a besoin. Nous nous préoccupons au premier chef du fait que le taux de fret par chemin de fer qui fait l'objet d'une réglementation puisse ne pas concurrencer les tarifs commerciaux, de sorte que nos exportations de grains pourraient être considérées comme des produits de deuxième classe.

L'ajout de certaines cultures spécialisées à la liste des grains prévu dans la loi supprime effectivement certaines des distorsions. Toutefois, nous nous inquiétons du fait que le projet de loi C-155 essaie d'obliger les producteurs de ces grains à recourir aux réseaux ferroviaires quand, en fait, le grain devrait être expédié par camion.

Une autre chose dont nous nous préoccupons à cet égard a trait aux possibilités de transformation supplémentaire des cultures spécialisées. Le projet de loi ne prévoit aucun stimulant à cet égard. Comme le paiement intégral est versé aux chemins de fer et non aux producteurs, comme nous l'avons déclaré dans notre mémoire, rien ne vise à promouvoir la transformation à l'endroit où le grain est cultivé. À nos yeux, il est très économique de transporter le grain une fois transformé plutôt que de le transporter en vrac.

Le transport et la manutention du colza Canola est probablement l'un des cas où il est possible de profiter de taux de fret par chemin de fer encourageants. Nous craignons que le projet de loi C-155 ne donne pas suffisamment l'occasion aux expéditeurs de négocier ces taux. Je suis convaincu que, si vous interrogez n'importe quel producteur de colza Canola, où qu'il soit et si loin qu'il puisse être, il s'est toujours intéressé au transport de ce genre de grain jusqu'à certains endroits spécifiques. Il lui est presque égal de le transporter sur six milles ou soixante milles. Pour lui, l'important c'est de le transporter vers un marché où il est incité à l'écouler; ce sont ces stimulants qui contribuent à la croissance de l'industrie.

Une autre question qui nous préoccupe est celle des frais d'ensilage aux silos régionaux et terminus, qui ont connu une hausse de 500 p. 100 au cours des huit ou dix dernières années. Nous croyons que des méthodes d'efficacité pourront être incorporées beaucoup plus rapidement au système si nous, en

[Texte]

must go to the farmer, and that is why we are adamant with respect to having the payment go to the farmer. He best can identify his needs, as Bill has pointed out previously, and what crop he should grow.

In conclusion, we believe the Gilson solution was developed by all farm organizations except the NFU, and was a fair compromise and addressed most of our concerns. We can only support Bill C-155 if major amendments are made which address our concerns as outlined above and in our brief. May I say the most important is that it addresses itself to the trucking industry and to making the payment to the producer, so that we may further expand our canola industry.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Creswell. It is somewhat different from what we have heard in the past. I guess I could say the other shoe dropped this morning.

We will now go to questioning, and we will start with Mr. Mazankowski. I have so far eight people on my list to question—it has just risen to eleven. We also have to hear this morning from the Pulse Crop Growers and the Stock Growers Association.

An hon. Member: Why do we not hear from those two now?

• 1005

The Chairman: Well, I think we will proceed with this group. I have already arranged with the various groups to do it this way, so I think we will do it that way.

I would ask the first spokesman for each party to take 10 minutes and the subsequent spokespersons, 5.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

May I, too, add my words of welcome to the groups that are before us here this morning. I think it is fair to say, as you have pointed out, Mr. Chairman, that the presence of the Prairie Farm Commodity Coalition, the Palliser group, the canola growers and the flax growers—I think their presence really highlights the deep division that exists on this very important issue in the agricultural community in western Canada.

We heard yesterday of the devastation and destruction that would occur in the prairie agricultural community if the fixed Crow rate were to be removed. We heard about the social and economic consequences. We heard from the group today that

[Traduction]

tant qu'agriculteurs, pouvons connaître directement les coûts réels du transport et de la manutention. C'est là une autre raison pour laquelle les subventions fédérales doivent être octroyées à l'agriculteur et pourquoi nous insistons pour que ce soit le cas. C'est lui qui peut cerner au mieux ses besoins, comme Bill l'a souligné auparavant, et qui sait quel grain il devrait cultiver.

En conclusion, nous croyons que la solution Gilson a été élaborée par toutes les organisations agricoles sauf le Syndicat national des cultivateurs et qu'elle constituait un compromis équitable qui tenait compte de la plupart de nos préoccupations. Nous ne pouvons appuyer le projet de loi C-155 que s'il fait l'objet d'amendements majeurs de façon à tenir compte des préoccupations que nous avons énoncées plus tôt et dans le cadre de notre mémoire. Qu'il me soit permis de dire que l'essentiel est que le projet de loi s'attache à la question du camionnage et qu'il prévoit que les paiements soient faits aux producteurs, ce qui nous permettrait de donner de l'expansion à l'industrie du colza Canola.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Creswell. Votre exposé est un peu différent de ce que nous avons entendu par le passé. J'imagine que je pourrais dire que nous venons de connaître l'autre côté de la médaille, ce matin.

Nous passons maintenant à la période de questions et nous commencerons par M. Mazankowski. Jusqu'à présent, le nom de huit personnes se trouve sur la liste . . . ce nombre vient de passer à onze. Nous devons également entendre, ce matin, les témoignages de la *Pulse Crop Growers Association* et de la *Stock Growers Association*.

Une voix: Pourquoi ne pas entendre les représentants de ces deux associations dès maintenant?

Le président: Bien! Je pense que nous allons passer à ce groupe. Je me suis déjà arrangé avec les divers groupes pour procéder de cette manière; je crois que c'est ainsi que nous allons faire.

Je demanderais au premier porte-parole de chaque groupe de parler 10 minutes et aux porte-parole suivants, de parler 5 minutes.

Monsieur Mazankowski, s'il-vous-plaît.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Puis-je, moi aussi, souhaiter la bienvenue aux groupes qui se présentent devant nous ce matin. Je crois qu'il est juste de dire, comme vous l'avez fait remarquer, Monsieur le président, que la présence de la *Prairie Farm Commodity Coalition*, du groupe Palliser, des cultivateurs de lin et de colza Canola, je pense que leur présence met au premier plan la profonde division qui existe sur cette question très importante, au sein de la collectivité agricole de l'Ouest du Canada.

Hier, nous avons entendu parler de la dévastation et de la destruction qui attendent la collectivité agricole des Prairies si les taux fixes du Nid-de-Corbeau devaient être supprimés. Nous avons entendu parler des conséquences sociales et

[Text]

if change is not made to the Crow, that will add further to the demise of the family farm and the rural community. So I am sure that the members of the committee are wrestling with that, trying to rationalize which point of view is the accurate one. I guess that is the dilemma that we as committee members face.

Yesterday and the day before, the arguments centred around the fact that the producers of grain could simply not afford to pay more. The fixed freight rate was one known component of input costs, while everything else has skyrocketed out of proportion. We were warned that this may very well be the straw that breaks the camel's back.

How can there be such a different point of view between the producers that you represent and the producers that were represented yesterday? How—in the words of the groups yesterday, the producers cannot afford additional freight rate costs, and you purport to represent producers as well in saying that they can and indeed are willing to pay a higher freight rate.

We also heard yesterday that farm leaders are betraying their membership. Perhaps you, particularly the Prairie Farm Commodity Coalition and the Palliser group, which I presume represent the larger numbers . . . perhaps you could respond. Are they in fact representing the views of their membership? What constitutes their membership? How can their producers afford to pay the increased costs, while the groups we heard from yesterday contend that they cannot?

The Chairman: Mr. Gorr.

Mr. Jack Gorr (Director, The Prairie Farm Commodity Coalition): Thank you, Mr. Chairman.

In answer to Mr. Mazankowski's question, I think you put your thumb on a very interesting, difficult and confusing problem. There is certainly division amongst various people in the farming community as to whether changing the Crow will be the demise or the bright light that sends us on into the future.

I think there are some things that we have to know before we make that decision, or draw the conclusions that various people who have made representation have said.

Firstly, I think the people who are opposed to Crow change are very sincere in what they say. I do not think they could come up here and give those briefs in the tone and manner in which they gave them without being sincere. I would like to compare that somewhat to the situation Christopher Columbus was in when he set sail to go around the world. The people who told him that he would sail just so far and would fall off the end of the earth were very sincere in their recommendations. But one of the things that happened was that the knowledge and the information available to them, or the information

[Translation]

économiques. Le groupe, aujourd'hui, nous a dit que si l'on n'apporte pas de modifications au taux du Nid-de-Corbeau, on ne fera que hâter la disparition de la ferme familiale et de la collectivité rurale. Donc, je suis sûr que c'est contre cela que luttent les membres du comité, qu'ils essaient de déterminer quel point de vue est le meilleur. Je crois que tel est le dilemme auquel, en tant que membres du comité, nous devons faire face.

Hier et avant-hier, les arguments avancés soulignaient le fait que les producteurs de grain ne pouvaient tout simplement pas se permettre de payer plus. Le taux de transport fixe est une composante connue des coûts des facteurs de production, alors que tout le reste a grimpé de façon vertigineuse. On nous a averti que cela pourrait bien être la goutte d'eau qui ferait déborder le vase.

Comment peut-il y avoir des points de vue aussi différents entre les producteurs que vous représentez et les producteurs qui étaient représentés hier? Comment, selon ce qu'ont dit les groupes hier, les producteurs ne peuvent se permettre d'assumer des frais de transport supplémentaires, et vous prétendez vous aussi représenter des producteurs lorsque vous dites qu'ils peuvent et sont vraiment prêts à payer des frais de transport plus élevés.

Hier, nous avons également entendu dire que les dirigeants des associations agricoles trahissaient leurs membres. Peut-être vous, la *Prairie Farm Commodity Coalition* et le groupe Palliser en particulier, qui représentaient je crois les associations groupant le plus grand nombre d'agriculteurs pouvez peut-être répondre. Ces dirigeants représentent-ils en fait l'opinion de leurs membres? De quoi est constitué leur effectif? Comment leurs producteurs peuvent-ils se permettre de payer des coûts plus élevés, alors que les groupes que nous avons entendus hier prétendent qu'ils ne peuvent pas le faire?

Le président: Monsieur Gorr.

Jack Gorr (Directeur, The Prairie Farm Commodity Coalition): Merci, monsieur le président.

En réponse à la question de M. Mazankowski, je crois que vous avez mis le doigt sur un problème très intéressant, très difficile, et qui prête à confusion. Il existe certainement des divisions au sein de la collectivité agricole quant à savoir si le fait de modifier les taux du Nid-de-Corbeau pourrait signifier la disparition ou, au contraire, nous mener vers un bel avenir.

Je crois qu'il y a certaines choses que nous devons savoir avant de prendre une décision, ou avant de tirer des conclusions sur ce qu'ont dit les diverses personnes qui sont venues nous faire entendre leurs arguments.

Premièrement, je crois que les gens qui s'opposent à des modifications du Nid-de-Corbeau sont très sincères dans ce qu'ils affirment. Je ne crois pas qu'ils pourraient se présenter ici et faire ces exposés sur le ton et de la manière avec lesquels ils les ont présentés s'ils n'étaient pas sincères. J'aimerais comparer un peu cela à la situation dans laquelle se trouvait Christophe Colomb quand il a fait voile pour le tour du monde. Les gens qui lui ont dit qu'il n'irait pas plus loin que le bout du monde et qu'il tournerait dans le vide lui faisaient des recommandations très sincères. Mais une des choses qui s'est

[Texte]

provided to them by convincing leaders, maybe shaped them in their thinking.

One of the briefs yesterday which we heard, and which I had the opportunity to hear, went on talking about how difficult it would be to pay; but he did not want to be faced with the situation where we had a four- or five-bushel quota; that would be even more devastating. This, I think, is really where the Prairie Farm Commodity Coalition and its members started to take a look forward and to see what would happen if we did not change.

It is true to say that none of us, if asked honestly, would vote to say that we want to pay more for the same thing. None of us in sincerity would agree to that. But if you took a look at the situation that we were running out of rail capacity, especially going west, and that we may be coming to a situation where the grain would be sitting on the sidelines and it would not move, or it would move and we would be faced with the five-bushel quota again, we could see that as a hardship that we could not endure.

So in order to avoid that, something, we felt, had to be done. We also saw the opportunity, with projections from the Canadian Wheat Board, that the world demand for grain was increasing, and some of us who have experimented a bit on our farms also knew that there was a great potential to expand production.

Now, to take advantage of those opportunities required a degree of change in the transportation system. We were looking, mainly, west, because when we go west we get a premium price. We are not too far—we are right on salt water. There is no doubt the grain probably could have gone east instead of west without changing the transportation capacity going west, but when you go to Thunder Bay you are only halfway out of Canada and there is still a \$25 cost to get it out of the St. Lawrence Seaway, and various handling and terminal charges on the way.

So in order to capture that premium at the west coast for the expanded production which we saw, it required that there be expanded capacity in the rail system. We felt that although it was going to cost us more, the opportunities presented a reward.

I guess what some of the people who are negative to the change have dwelt on is that they are only looking at the costs. The other side is the revenue. To expand the exports to the degree the Wheat Board says they can be expanded and that we are confident our farms can produce, we feel the rewards would be greater than the cost.

It is no doubt an element of speculation, I guess you could say, but it is something—in looking at the facts and in looking at the potentials of our own farms, we feel we can capture

[Traduction]

produite, c'est que la connaissance et les renseignements dont ils disposaient, ou l'information qui leur avait été fournie par des chefs convaincants, ont peut-être modelé leur pensée.

Un des exposés d'hier, que j'ai eu l'occasion d'entendre, portait sur la difficulté qu'il y aurait à payer; mais le porte-parole disait qu'il ne voulait pas se trouver dans une situation où il y aurait des quotas de quatre ou de cinq boisseaux; cela serait même encore plus désastreux. Ceci, je crois, a vraiment poussé la *Prairie Farm Commodity Coalition* et ses membres à envisager et à voir ce qui se passerait si nous ne faisions aucun changement.

Il est vrai de dire qu'aucun d'entre nous, si on lui demandait de répondre honnêtement, serait prêt à dire qu'il veut payer plus pour la même chose. Aucun d'entre nous, en toute sincérité, serait d'accord avec cela. Mais, examinons la situation: nos chemins de fer n'ont plus la capacité suffisante, en particulier dans la direction de l'Ouest, et nous pourrions en arriver à un point où le grain attendrait sur les voies latérales et ne serait pas expédié, ou bien qu'il serait transporté mais que nous nous heurterions de nouveau à des quotas de cinq boisseaux; nous pourrions trouver cela insoutenable.

Ainsi, pour éviter cela, nous avons pensé qu'il fallait faire quelque chose. Nous avons également envisagé la possibilité que suivant les projections de la Commission canadienne du blé, la demande mondiale de grain soit en hausse. Certains d'entre nous, qui nous sommes un petit peu livrés à certaines expériences sur nos exploitations, savons également qu'il existe de grandes possibilités d'augmenter la production.

Toutefois, il fallait, pour tirer avantage de ces possibilités, modifier jusqu'à un certain point le système de transport. Nous avons surtout regardé vers l'Ouest, parce que quand nous allons vers l'Ouest, nous obtenons un prix supérieur. Nous n'avons pas à aller très loin, et nous sommes déjà au bord de la mer. Il est évident que le grain aurait pu probablement aller vers l'Est au lieu de l'Ouest, sans que l'on ait à changer la capacité de transport en direction de l'Ouest, mais lorsque vous êtes à Thunder Bay, vous n'avez fait que la moitié de la traversée du Canada, et il reste encore à acquitter un coût de 25 dollars pour pouvoir sortir le grain de la voie maritime du Saint-Laurent, et divers frais de manutention et de droits de gare en route.

Ainsi, afin de pouvoir bénéficier de ces taux supérieurs sur la côte ouest, pour la production plus importante que nous envisagions, il fallait que nous étendions la capacité du système ferroviaire. Nous avons pensé que, bien que cela nous coûterait plus cher, les débouchés en vaudraient la peine.

Je crois que la plupart des gens qui ne sont pas favorables au changement de taux ne pensent qu'aux coûts. L'autre aspect c'est le revenu. Pour augmenter les exportations au point où, selon la Commission canadienne du blé, elles peuvent être augmentées et que, nous en sommes sûrs, nos exploitations peuvent produire, nous pensons que les revenus seraient supérieurs aux coûts.

Il y a, sans aucun doute, une part de spéculation dans tout cela, mais, en examinant les faits et le potentiel que représentent nos propres exploitations nous pensons que nous pouvons

[Text]

those. I think western Canada and the Canadian people deserve the rewards that that extra production and exports can capture for us and give us all a higher level of living.

• 1015

The Chairman: Your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I guess long questions deserve long answers, Mr. Chairman. I will accept that responsibility.

Mr. Chairman, I do not think there is any doubt in the minds of the committee members that the presentations yesterday were presented with the utmost degree of sincerity and conviction. I think all committee members would want to share your view in that regard.

They argue as well that they really see no capacity problems; they argue that there have been no significant losses in terms of sales because of lack of adequate capacity. They contend that the problem is to grow the grain and not necessarily to get it to market. Of course, that ties in with your whole commitment to improving efficiency.

I want to just put another question to you. Yesterday we had what I would consider a new dimension, or a new element, that was injected in the debate by the group representing the Research Action and Education Centre. They made the point that there were some deep divisions appearing within the farm community with respect to classes of farmers. There is some contention that the groups that were being represented here yesterday and the day before represent the average or the little guy. Your group represents the big guys, the fellow who is well established, has huge holdings, has been . . . My friend, Mr. Hnatyshyn, suggests that you represent the fellows who winter in Arizona and farm during the summer. That is not my quote; that is a borrowed one. They have argued that this has shown up in the upsets in elections at pool meetings and district meetings, and that it may very well have been part of the reason for the charge that farm leaders were in fact betraying their memberships.

Do you see that kind of division within the farming community? Are you, as a group, representative of the big guys and the people we heard from yesterday representing the little guys, so to speak?

Mr. I. McMillan: I do not think so, Mr. Mazankowski. We have always said that the members of Palliser—and here again I should not be speaking for Palliser, I guess—were successful farmers, we were not necessarily big farmers. In the organization there are all sizes, from one section up to five or six or even ten.

The statement has been made that the demise of the family farm—Bill Cooper mentioned this—is partly the result of the present Crow rate. It is part of the extensive method we have of agriculture. Why are farmers going out and paying thousands of dollars for land? For one reason only, and that is to get quota. We feel that if we are going to increase our production we have to get away from that; we have to start farming intensively.

[Translation]

nous emparer de ces revenus. Je crois que l'Ouest du Canada et les canadiens méritent les revenus que cette production et ces exportations supplémentaires peuvent nous apporter, ainsi que le niveau de vie plus élevé qui en découleraient.

Le président: Votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Qui dit longue question dit longue réponse, monsieur le président; je répondrai donc *in extenso*.

Monsieur le président, je pense que la sincérité totale et la conviction de ceux qui ont fait des exposés ne fait aucun doute pour les membres du Comité. Ceux-ci voudront sans doute partager votre point de vue dans ce domaine.

Selon eux, il n'y a pas de problème de capacité; il n'y a pas non plus de diminution substantielle des ventes en raison d'une capacité insuffisante de production. Le problème se situe au niveau de la culture des céréales, pas nécessairement à celui de sa commercialisation. Cela cadre fort bien avec votre objectif d'ensemble qui consiste à améliorer l'efficience.

Il me reste une question à vous poser. Hier, le *Research Action and Education Centre* a donné une nouvelle orientation au débat; il a fourni des nouveaux éléments de discussion. Selon les membres de ce groupe, la catégorisation des agriculteurs est loin de rallier l'unanimité. Certains prétendent que, hier et avant-hier, les groupes représentaient les petits ou moyens agriculteurs. Votre groupe, en revanche, représente les «magnats», des exploitants établis, qui ont d'énormes exploitations. Mon ami, monsieur Hnatyshyn, illustre cela en disant que vous représentez les exploitants qui passent leur hiver en Arizona et leur été à s'occuper de leur ferme. Ce n'est pas moi qui le dis; je ne fais que citer. Ils ont déclaré que cela transparaissait lors des élections à des réunions de pools ou de district, et que cela pourrait fort bien expliquer en partie les accusations de trahison portées à l'égard des responsables de ces groupements.

Constatez-vous ce genre de dissensions parmi les agriculteurs? En tant que groupe, représentez-vous les gros agriculteurs, alors que les gens qui ont témoigné hier représentent les petits exploitants, si j'ose dire?

M. McMillan: Je ne crois pas, monsieur Mazankowski. Nous avons toujours dit que les membres de Palliser, dont je ne suis aucunement le porte-parole, ont réussi; nous ne sommes pas nécessairement de gros exploitants. Dans cette organisation, on peut trouver toutes sortes d'exploitants, des plus petits aux plus gros.

Quelqu'un a dit, Bill Cooper, que la disparition de l'exploitation familiale est due en partie à l'entente actuelle du Nid-de-Corbeau. Cela s'explique par nos méthodes «extensives», d'agriculture. Car, enfin, pourquoi les agriculteurs paient-ils des sommes fabuleuses pour leur propriété? Une seule explication: ils veulent atteindre leur quota. Or, à notre avis, pour augmenter notre production, nous devons cesser de

[Texte]

I have had two sections of land for the last 40 years, and I have tried to practise intensive agriculture. I will tell you, it has been pretty difficult. There were times when I had a three-year supply of grain on the farm, and could not sell it. But I still think that is the right way to go.

The other point that you mentioned is that there is a feeling that the farmers cannot afford it. Statistics Canada says one out of four farmers may be in trouble. I suggest to you that we should not be developing the agriculture industry on the basis of that small percentage. The vast majority of farmers out there, at least of my acquaintance, are established farmers. They are not in financial difficulty. You talk about some of them feeling that the price of grain, if it goes up, is going to resolve the problem. The price of grain is set on the international market; the buyer sets the price for that. The established farmers out there over the years have been able to cope with this. They have looked at the situation; if they could not put 60 pounds of fertilizer an acre, they put 30 pounds. If they felt they could not handle 30 pounds, they maybe did without.

Mr. Mazankowski: What about the young farmer?

Mr. I. McMillan: The young farmer is in trouble today because of the high price of land, which I think anyone will admit. Here it is about three times the productive value of that land. I do not know what you are going to do with it, unless you can bring that price down or put the price up. You know what the chances are of putting the price up. The young farmer who bought land at \$700, \$800, \$900 an acre at 15%, 16%, 17% interest is in real trouble. Quite frankly, I do not know what the answer is. Somehow, he has to get his costs down. If we get an increase in price, good.

Mr. Mazankowski: Yes, but you are proposing that he increase his freight costs.

Mr. I. McMillan: My feeling is that the agricultural industry can afford to handle this over the long term. You certainly cannot do it now, but 10 years from now—even 3 years from now—there could be a whole new ball game. The price of grain could be up some; you never know what is going to happen in the agricultural industry. There could be a lighter crop. The surplus in the United States could change. There could be a whole new series. I am a firm believer in the fact that somewhere down the line, maybe in the next 5 or 10 years, the farmers in western Canada will be able to afford to pay the costs of transporting their grain.

The Chairman: Mr. Esquirol wanted to make a comment.

Mr. Esquirol: I can sympathize with what you are saying, but in all of the discussions and all that was said in the last 18 months, we have missed the boat.

You were just asking about the young farmer. That is the point. Wheat was worth \$4 a bushel on August 1. Every day after that it was worth a little less. It costs you interest on inventory, and it costs you storage. That is what is killing the

[Traduction]

procéder comme cela; nous devons faire de l'agriculture intensive et non plus extensive.

Depuis 40 ans, je possède deux sections, sur lesquelles je me suis efforcé de faire de l'agriculture intensive. Croyez-moi, cela n'a pas été facile . . . Pour vous donner un exemple, j'ai parfois eu l'équivalent d'une récolte de trois ans et je ne trouvais aucun acquéreur. Je pense quand même que c'est la meilleure solution.

Vous dites également que les agriculteurs ne peuvent pas se le permettre. Selon Statistique Canada, un exploitant sur quatre aurait des problèmes. Croyez-moi, il ne faut pas favoriser un essor de l'agriculture basé sur ce petit nombre. En réalité, la majorité des agriculteurs, là-bas, du moins à ma connaissance, sont nantis. Ils n'ont aucun problème financier. Vous dites que, selon certains d'entre eux, la solution consiste à augmenter le prix des céréales. Ils oublient que le prix des céréales est fixé sur le marché international; il est fixé par le client. Les gros exploitants se sont organisés en conséquence, depuis toujours. S'ils ne pouvaient pas épandre 60 livres d'engrais, ils en utilisaient 30 et si cette quantité était elle aussi excessive, ils s'en passaient totalement dans certains cas.

M. Mazankowski: Et le jeune agriculteur, dans tout cela?

M. I. McMillan: Le jeune agriculteur a des difficultés, actuellement, parce que l'acre coûte très cher, ce qui est indéniable. Ici, ce prix est égal au triple environ de la valeur de rendement de la terre en question. Je ne sais pas ce que vous allez faire; il faut hausser ou baisser ce prix . . . Vous n'ignorez pas qu'il risque de monter. Le jeune exploitant qui a payé 700 dollars, 800 dollars, voire 900 dollars l'acre, à 15, 16 ou 17 p. 100 d'intérêt, est vraiment dans une impasse. Franchement, je n'ai aucune solution à proposer. Il faut que ses frais diminuent. Si nous pouvons faire monter les prix, tant mieux.

M. Mazankowski: Sûrement, mais vous proposez une augmentation de ses coûts de transport.

M. I. McMillan: À mon avis, l'industrie peut se permettre de prendre des mesures à long terme. Cela n'est pas faisable à l'heure actuelle, mais, dans 10 ans, voire dans 3 ans seulement, les données auront peut-être complètement changé. Le prix des céréales aura peut-être un peu augmenté; on ne sait jamais ce qui peut arriver dans l'agriculture. La récolte peut être moins abondante; les excédents aux États-Unis peuvent se résorber, ou bien il peut y avoir une série complètement différente. Je suis convaincu que, dans quelques années, cinq ou dix peut-être, les agriculteurs de l'Ouest du Canada paieront sans problème les coûts de transport des céréales.

Le président: M. Esquirol voudrait faire un commentaire.

Mr. Esquirol: Je suis d'accord avec ce que vous dites, mais ne trouvez-vous pas que, durant toutes nos discussions et dans tout ce qui a été dit ces 18 derniers mois, nous sommes passés complètement à côté?

Vous avez parlé du jeune exploitant; le blé coûtait 4 dollars le boisseau le 1^{er} août, mais ce prix a baissé un peu plus tous les jours. Il faut payer de l'intérêt sur le stock et des frais d'entreposage; et c'est là que le bât blesse pour le jeune exploitant. Ce

[Text]

young farmer; it is not \$4 wheat or the price of land. It is that he has harvested a successful crop and it costs him money to hold that, because he has all his inputs tied up from the winter before or the spring before. When you have a 6-bushel quota in December and a 9-bushel quota in April, the arithmetic is not there. We need a 9-bushel quota in August and a 20-bushel quota in December.

The Chairman: A supplementary, Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes. Really, it is a clarification.

When this business comes up about the farmer saving money on storage, the response we get is: What do I save? I have those grain bins there anyhow; it does not cost me anything additional. Could you respond to that, please?

Mr. Esquirol: I sure would like to. The guy who says that has not increased his production; he is right on first base, as he was in 1903. Talk to the guy who grows 44 bushels on stubble. That is the guy I left on the farm yesterday, who has 10,000 bushels on August 9. He should have zero bushels on August 1. That is what hurts. We cannot carry grain on forever. Some of that grain is 2 years old already; it is only worth \$2. It cost 8¢ a bushel per month in 1982 to hang onto grain—8¢ a bushel per month. We are asked to pay 2¢ a year more for freight. You do the numbers, and you decide which is best.

The Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Mazankowski: I think Mr. Simpson has some comments.

The Chairman: Mr. Simpson.

Mr. Simpson: I would just like to quickly read a short paragraph. Dr. Leibfreid, Commissioner of the Canadian Wheat Board, gave a speech last spring to the Tenth Farm Leaders Course in Winnipeg. In one paragraph, he said:

In 1977-78 we could have roughly increased our exports by 4 million additional tonnes of wheat. But they had to be turned down or deferred because of constraints in our transportation and handling system. In other words, with an adequate system, we could have, five years ago, gone halfway to reaching our 1985 targets.

Another thing you are forgetting: one of the biggest costs we have on our farm is handling charges. If they keep going up as they have in the last 10 years . . . they have gone up roughly a little under 20% every year—we are going to have to pay \$8 and \$9 a bushel by the year 2000.

Mr. Mazankowski: Was that capacity constraints, or was it labour disruptions or things of that nature?

Mr. Simpson: It was because of constraints in our transportation and handling system.

[Translation]

n'est ni le prix de 4 dollars le boisseau, ni le prix de l'acre qui lui posent le plus de problèmes, c'est le fait qu'il a eu une bonne récolte et que l'entreposage de cette récolte lui coûte cher . . . son actif est immobilisé depuis l'hiver ou le printemps. Il n'est pas logique de fixer un quota de 6 boisseaux en décembre et un quota de 9 boisseaux en avril; il devrait y avoir un quota de 9 boisseaux en août et un quota de 20 boisseaux en décembre!

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Flis.

M. Flis: Oui, en réalité, je voudrais quelques précisions.

Lorsque vous parlez des économies à réaliser sur l'entreposage, on vous répond: quelles économies? Les bacs sont là de toute façon. Je n'ai rien à payer de plus. Pourriez-vous me répondre, s'il vous plaît?

M. Esquirol: Certainement. Le type qui dit que cela n'a pas augmenté sa production a raison, tout comme il avait raison en 1903. Parlez à l'exploitant qui produit 44 boisseaux de chaume. C'est lui qui j'ai vu hier et qui avait 10,000 boisseaux le 9 août. Il aurait dû ne plus rien avoir le 1^{er} août, en réalité. Et c'est de là que vient la difficulté. Nous ne pouvons pas garder les céréales à l'infini. Une partie a déjà deux ans et ne vaut plus que 2 dollars. L'entreposage de ces céréales coûtait 8 cents le boisseau par mois l'année dernière, je répète, 8 cents par mois . . . songez-y! On nous demande de payer 2 cents de plus par an pour le transport. Faites vos calculs et décidez vous-mêmes quelle est la meilleure solution.

Le président: Monsieur Dubois.

M. Mazankowski: Je pense que M. Simpson a des commentaires à faire.

Le président: Monsieur Simpson.

M. Simpson: Je voudrais lire rapidement un petit paragraphe. Le Dr. Leibfreid, commissaire de la Commission canadienne du blé, a fait un discours, au printemps, devant le dixième *Farm Leaders Course* à Winnipeg. Voici un extrait de ce discours:

En 1977-1978, nous aurions pu ajouter quelque 4 millions de tonnes de blé à nos exportations. Toutefois, nous avons dû y renoncer complètement ou pour le moment seulement en raison des limites imposées par notre réseau de transport ou de manutention. Ce qui veut dire que, pourvus d'un meilleur réseau, nous aurions pu, il y a cinq ans, atteindre partiellement nos objectifs de 1985.

Vous oubliez autre chose: Les frais de manutention comptent parmi les dépenses les plus importantes d'une exploitation agricole. Si ces frais continuent d'augmenter comme ils l'ont fait au cours de la dernière décennie, soit au rythme d'un peu moins de 20 p. 100 par an, en l'an 2000, nous devrons sans doute payer 8 dollars à 9 dollars le boisseau . . . !

M. Mazankowski: Doit-on parler de problèmes de capacité de production, de conflits de travail ou de problèmes de ce genre?

M. Simpson: Le problème est dû aux lacunes de notre réseau de transport et de manutention.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Well, we have had labour disruptions too.

Mr. Simpson: That is right; there are a lot of problems.

Mr. Loiselle: May I ask a short point of clarification?

• 1025

The Chairman: You may have a short supplementary, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

Just to pursue Mr. Mazankowski's line... To be more precise, we have 140,000 producers in the west and 20% of these produce 50% of the value. To be more precise about the big and the little, are you all among the 20% who are producing the 50% of the whole production in the west? Or are some of you in the 80% who are producing the other 50%?

The Chairman: In other words, are you big growers or small growers?

Mr. Loiselle: Do you know why I put the question in this way? It is because we can talk in terms of big and little with emotion, but when I decide if an apple is big or little is when I see it. I would like to know exactly where you are in the group.

Mr. McMillan: I think we feel that we are part of the 20%, that 20% who are producing some 60% or 75% of the production. This was brought up when we were over in Geneva at the International Wheat Council. You know, they were wondering about how you put a price to release the stocks of grain around the world. I took the position that if we did not protect the group, the small group that was producing the 70% or 75% of the grain, you did not need to worry about any surplus.

We are not big farmers. I say we are successful farmers. There is a difference; and the only way you can be a successful farmer is to be an intensive farmer.

The Chairman: Mr. Cooper.

Mr. B. Cooper: I just might add to that, in answering Mr. Mazankowski's question. In terms of canola, I think we all understand that we can only grow that about once every four years on the same piece of land. Many of our members are 100-acre farmers, if you want to talk about the size. They are growing 100 acres, 200 acres. Sure, there are a few larger ones, but there are a few in any. Certainly, I am sure we represent the guys who are using high inputs. They are high-cost operations. They put in fertilizer at 100 pounds of N per acre, and so on. You have \$25 to \$30 an acre in fertilizer cost before you even turn a wheel. There is no question about that.

[Traduction]

M. Mazankowski: En réalité, nous avons aussi eu des conflits de travail.

M. Simpson: C'est exact. Les problèmes ne manquent pas.

M. Loiselle: Puis-je demander des explications complémentaires?

Le président: Vous pouvez continuer encore un peu, monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Je veux continuer à discuter du sujet dont parlait M. Mazankowski... Pour plus de précision: nous avons 140,000 producteurs dans l'Ouest et 20 p. 100 d'entre eux produisent 50 p. 100 de la valeur de toute la production. Maintenant, pour que nous puissions déterminer qui sont les gros producteurs et les petits producteurs, pourriez-vous nous dire si vous comptez parmi les 20 p. 100 qui produisent 50 p. 100 de toute la production de l'Ouest? Ou quelques-uns d'entre vous sont-ils au nombre des 80 p. 100 qui produisent l'autre 50 p. 100?

Le président: Autrement dit, êtes-vous des gros ou des petits producteurs?

M. Loiselle: Savez-vous pourquoi je pose la question de cette façon? C'est parce que nous pouvons parler de façon passionnée de gros et de petits producteurs sur le plan abstrait, mais lorsqu'il faut préciser si une pomme est grosse ou petite, il faut être réaliste et juger d'après ce que l'on voit. J'aimerais savoir exactement où vous situez dans le groupe.

M. McMillan: Je pense que nous croyons faire partie des 20 p. 100, de ces 20 p. 100 de producteurs qui produisent environ 60 p. 100 ou 75 p. 100 de la production totale. Cette question a déjà été soulevée lors de notre participation aux séances du Conseil international du blé, à Genève. Vous savez, ils se demandaient comment vous établissez le prix du grain avant de l'expédier aux marchés mondiaux. J'étais d'avis que si nous ne protégions pas le groupe, le petit groupe qui produit 70 p. 100 ou 75 p. 100 du grain, vous n'aviez pas à vous inquiéter d'un excédent éventuel.

Nous ne sommes pas de gros exploitants agricoles. Nous ne sommes que des fermiers prospères. Il y a une différence, et la seule façon d'être prospère est de produire beaucoup.

Le président: Monsieur Cooper.

M. B. Cooper: Je pourrais ajouter quelque chose, en réponse à la question de M. Mazankowski. Pour ce qui est du colza canola, je pense que nous comprenons tous que nous ne pouvons le cultiver qu'à tous les quatre ans environ, sur la même parcelle de terrain. Nombre de nos membres ont une terre de 100 acres, si vous voulez discuter de grandeur de terrain. Ils cultivent 100, 200 acres. Évidemment, il en existe de plus grandes, mais il y en a un peu de toutes les grandeurs. Je suis certain que nous représentons les fermiers qui utilisent beaucoup d'intrants. Leur exploitation coûte très cher. Ils utilisent 100 livres d'engrais azoté par acre, etc. Il leur en coûte de \$25 à \$30 par acre avant de pouvoir commencer à récolter. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

[Text]

But the problem with the Crow is simply that you cannot justify any kind of a diversification, and it is diversification that is going to keep the small farmer alive. He has to diversify and get into some other crops, some other things that are going to bring in some dollars. You cannot justify going into that.

What we are promoting, with this Crow and payment-to-the-railway method of solving it, is a monoculture. This is very dangerous. It is appearing in northeastern Saskatchewan right now. We have the midge fly there in the wheat, which is going to take 30%, 40%, or 50% of the crop. That particular problem in a monoculture situation, which we are promoting here in western Canada, is very dangerous. That can spread and wipe the whole industry out, and I do not know why we are promoting that kind of monoculture.

The Crow has done it for years. The Crow and the quota system, of course, are tied, but simply because of the transportation system we had to have quotas to get it into the system and not plug it up. But that is very simple to understand—if you are a 2,000- or 3,000-crop acre wheat farmer, and getting 60 or 70 cents a bushel subsidy, it is easy to buy out your neighbour and buy out the small guy.

[Translation]

Mais le problème, au sujet du taux du Nid-de-Corbeau, est simplement que vous ne pouvez montrer une sorte quelconque de diversification, et c'est la diversification qui sauvera le petit fermier de la ruine. Il doit diversifier et trouver d'autres cultures, d'autres façons de faire de l'argent. Vous ne pouvez prouver que vous le faites.

Ce que nous encourageons, avec cette méthode de subvention du Nid-de-Corbeau et de versement aux compagnies de chemins de fer pour résoudre le problème, est la monoculture. Cela est très dangereux. C'est un phénomène qui s'observe déjà dans le nord-est de la Saskatchewan. La céidomyie du blé y fait des ravages, ce qui réduira de 30 p. 100, 40 p. 100 ou 50 p. 100 la récolte. Ce problème particulier qui touche la monoculture, et que nous encourageons ici dans l'Ouest du Canada, est très dangereux. Il peut s'étendre à toute l'industrie et la ruiner, et je ne comprends pas pourquoi nous l'encourageons.

Le taux du Nid-de-Corbeau a causé cette situation depuis des années. Ce taux et le système de contingentement sont naturellement liés, mais en raison tout simplement du système de transport, nous avons dû établir des contingents pour ne pas surcharger le système. Mais ce qui est très simple à comprendre est le fait que si vous êtes un fermier qui cultive 2,000 ou 3,000 acres de blé et que vous recevez une subvention de 60 ou 70 cents le boisseau, il vous est facile d'acheter la terre de votre voisin et celle du petit producteur.

Le président: Merci monsieur.

Monsieur Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

J'utiliserai peut-être aussi le français, mais je commencerai par souhaiter la bienvenue à MM. McMillan et Orsak. Ils viennent quelquefois me voir à Ottawa, je suis donc très heureux de les revoir ici, à Regina, ce qui change le climat des débats au sujet du taux du Nid-de-Corbeau.

Je veux tout d'abord dire, comme M. Mazankowski l'a déjà fait, que nous avons tout un dilemme ici. J'ai vu certains des documents et des mémoires, dont celui du Syndicat du blé de la Saskatchewan, qui m'a été transmis ainsi qu'à tous les membres du Comité, mentionnant qu'il représente 70,000 fermiers, et j'ai vu dans votre mémoire que vous représentez 60,000 fermiers. Donc lorsque j'ai lu quelques mémoires, j'ai noté que nombre d'organisations représentent beaucoup de monde. J'ai un peu peur qu'à la fin de notre voyage, ce nombre excède le nombre réel des fermiers de l'Ouest.

I shall now speak French.

I shall address myself to Mr. McMillan of the *Prairie Farm Commodity Coalition*. I have read your brief, in its French version, and on page five—no, I am sorry, it is page 5 of the English—anyway you speak of the objects which the change in the Crow rate should try to attain. You mention the railway capacity, the efficiency and a certain reduction of the distortion which should have been foreseen. With regard to the railway capacity, I understand from what you say that with this Bill C-155, because of the investment capacity it would generate, that capacity would be attained. However you do not

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Maybe I will also use French, but at the beginning I will welcome Mr. McMillan and Mr. Orsak. They come to see me in Ottawa sometimes, so I am very happy to see them here in Regina, just making a change of relations in the discussion about Crow rate.

In the beginning I want to say, as Mr. Mazankowski said, that we have a lot of dilemma here. When I saw some of the papers and some of the briefs, I saw in the brief of the Saskatchewan Wheat Pool yesterday, which was sent to me and all members of the committee, that they represent 70,000 farmers, and I saw on your brief that you represent 68,000 farmers. So when I looked at some of the briefs, I saw that many organizations represent a lot of people. I am a little bit afraid at the end of our trip that we will have more farmers than we really have in the west.

Je poursuis maintenant en français.

Je m'adresserai à M. McMillan de la *Prairie Farm Commodity Coalition*. J'ai lu votre mémoire dans sa version française et à la page 5 — excusez-moi, il s'agit de la page 5 du texte anglais — mais de toute façon, vous parlez des objectifs que devrait tenter d'atteindre la réforme du Nid-de-Corbeau. Il est question de capacité ferroviaire, d'efficacité et d'une certaine réduction de la distorsion qui aurait dû être prévue. Au sujet de la capacité ferroviaire, je crois comprendre que, selon vous, avec ce projet de loi, à cause de la capacité d'investissement qui se produirait, celle-ci serait atteinte.

[Texte]

Cependant, vous ne semblez pas être d'accord avec le fait que le gouvernement accorde le paiement aux chemins de fer, car à ce moment-là, il n'y aurait plus d'efficacité, selon vous.

J'aimerais vous lire une partie du témoignage de M. Burbidge qui a comparu devant le Comité le 27 juillet 1983. Il s'agit d'une réponse à une question de M. Loiselle au sujet de l'efficacité et j'aimerais que vous me fassiez part de vos commentaires par la suite. Je vous en ferai lecture en anglais. M. Loiselle lui demandait s'il y aurait plus d'efficacité maintenant, avec ce projet de loi.

So Mr. Burbidge said:

So what that means is that the railways under this bill are going to be in competition to achieve lower costs to get their operation more efficient, to make the investments that are necessary to lower costs. That competitive dynamic between two railways, I think, is a most important factor that is inherent in this bill. It will work. Both railways will be working to reduce their costs in order to improve their contributions.

Quels sont vos commentaires au sujet de cette situation qui se rapporte à votre deuxième objectif, lequel ne serait pas inclus dans le projet de loi, selon vous, même si la réponse qu'avait donnée M. Burbidge semblait dire le contraire?

The Chairman: Mr. McMillan.

Just before Mr. McMillan responds, I want to remind members that from now on I want them to—as you have done, Mr. Dubois—I want members asking questions to direct them to a specific individual. If each witness is going to respond to every question, we are going to be here until hell freezes over.

I know it is an important issue, and we are getting today a point of view that we have not heard a lot of, and I want to air the subject completely. But I again remind you that I have about 10 members who seek to ask questions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly appreciate your very difficult task, but I think that we should not deny the witnesses the opportunity to respond if they feel compelled to do so. I think that is the kind of flexibility that you have shown in the past, and I would hope that you would be able to do that.

The Chairman: I will continue to do so, but I simply ask members to direct their questions so that we will know whom they want to hear.

• 1035

Mr. Mazankowski: Well, I think you can discipline the members, but I would not want the witnesses to have the perception that we are trying to discipline them. I think we are here to hear.

The Chairman: Agreed.

Mr. McMillan.

[Traduction]

seem to agree with the fact that the government would pay the grant to the railway companies, because then there would not be, according to you, more efficiency.

I would like to read you part of Mr. Burbidge's statement when he appeared before this committee, on the 27th of July 1983. It is an answer to Mr. Loiselles' question concerning the efficiency, and I would like to hear your comments afterwards. I shall read it to you in English. Mr. Loiselle was asking him there would be more efficiency following the adoption of the Bill.

Donc M. Burbidge a dit:

C'est donc dire que, par suite de ce projet de loi, les compagnies de chemins de fer se feront concurrence pour diminuer leurs coûts, pour arriver à une plus grande efficacité, pour faire les investissements indispensables à une diminution des coûts, en vue d'obtenir une contribution plus importante au regard de leurs frais fixes. Cette concurrence entre les deux compagnies de chemins de fer représente, à mon avis, un élément essentiel de ce projet de loi. Cela va fonctionner. Les deux compagnies chercheront à diminuer leurs coûts pour recevoir une contribution plus importante.

What are your comments on this situation which concerns your second object; according to you, the latter would not be mentioned in the Bill, although Mr. Burbidge's answer would seem to tell the contrary?

Le président: Monsieur McMillan.

Avant que M. McMillan réponde, je voudrais rappeler aux membres que dorénavant ils devront—tout comme vous l'avez fait, monsieur Dubois—adresser leurs questions directement à une seule personne. Si chaque témoin répondait à chaque question, nous serions ici pour une éternité.

Je sais que c'est une question importante et que nous entendons aujourd'hui une opinion que nous n'avons pas souvent entendue et je veux clarifier le sujet entièrement. Mais je dois encore vous rappeler qu'il y a environ dix membres qui veulent poser des questions.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je me rends certainement compte de la difficulté de notre tâche, mais je pense que nous ne devrions pas empêcher les témoins de répondre s'ils estiment devoir le faire. Je crois que c'est le genre de souplesse dont vous avez fait preuve dans le passé et j'espère que vous pourrez continuer ainsi.

Le président: Je continuerai ainsi, mais je demande simplement aux membres de poser leurs questions à la personne dont ils veulent obtenir une réponse.

M. Mazankowski: Et bien, je crois que vous pouvez discipliner les membres, mais je ne voudrais pas que les témoins aient l'impression qu'on tente de les discipliner eux aussi. Il me semble que nous sommes ici pour écouter.

Le président: C'est exact.

Monsieur McMillan.

[Text]

Mr. I. McMillan: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate again meeting with Mr. Dubois and Mrs. Côté and others who we met with in Ottawa, and it is a pleasure to meet with you again. I must say that it is difficult for me to hear just what you are saying, and my friend here has better hearing than I have, so I am going to ask him to respond to your question.

Mr. Gorr: Mr. Chairman, I gather from the gentleman's question that the major point you want clarification on is whether payment to the railway will bring about efficiency in the system. In response, I think it is true that payment to the railways will bring about efficiency in railroading. But if you are familiar with the western grain transportation and gathering system, payment to the railway will not put any pressure or any efficiency on the gathering system or on the farmer himself, which are all needed to create efficiencies in the total through-put of grain from the farm gate to the port position.

Let me try to give you a bit of an example. Payment to the railway enables the railway to introduce cost-saving technology which would save the railroad money. For instance, if a more efficient diesel engine were to come out, the railway would be free on its own and without any regulation to go ahead and introduce that technology or to invest in the new engines, but there is no way in which other participants in the grain system would share in any savings. For instance, if it were better to build a bigger elevator, how would they be able to share in that money which would actually save the railway money if they could spot more cars at a particular point? There would be no incentive because there would be no way they could recapture part of that cost.

So if you were to pay it one step lower, let us say to the elevator companies who exported the grain, then there would be two parties that could share in the savings. If there were a saving involved in building a bigger siding, and that would save the railway money and the elevator was shipping the grain, it could negotiate with the railway and say, look, if I invest in a bigger siding, that is going to cost me money, but would you reduce the rate, because that is saving you money, and would I get my payment back? That would not occur if the money went directly to the railway, because there would be no way that the elevator could capture some of that.

Now, going one step lower again, where the payment was made to the farmer, you get all three participants in the movement of grain being able to work together and where it might be an increase in cost to one but a greater saving to the other, and so these savings could be captured by the total system and over a period of time it would reduce the overall cost of moving grain, which would not only save us money but be a more responsible use of the taxpayers' money . . .

I hope, Mr. Chairman, I have answered it simply enough and completely enough, and I apologize for not having the capacity to speak to the gentleman in the language with which he is more familiar.

[Translation]

M. I. McMillan: Merci, monsieur le président. Je suis très heureux de vous revoir et d'avoir aussi l'occasion de rencontrer à nouveau M. Dubois et M^{me} Côté ainsi que d'autres personnes que j'ai vues à Ottawa. Je dois dire qu'il m'est difficile d'entendre ce que vous dites et, comme mon ami ici présent a une meilleure ouïe que moi, je lui demanderai de répondre à votre question.

M. Gorr: Monsieur le président, d'après la question de ce monsieur, il semble que vous vouliez principalement savoir si les paiements faits aux sociétés de chemins de fer permettront de rendre le système plus efficace. Je le crois. Toutefois, si vous connaissez le réseau de transport des grains et de collecte dans l'Ouest, vous comprendrez que le paiement fait aux chemins de fer n'aura aucune incidence sur le système de collecte ou sur l'exploitation du producteur céréalier et que ce serait nécessaire pour accroître l'efficacité en matière de commerce du grain de sa sortie de l'exploitation agricole à son arrivée au port.

Permettez-moi de vous donner un exemple concret. Les paiements faits aux sociétés de chemins de fer leur permettent d'utiliser des techniques en vue d'économiser de l'argent. Ainsi, si l'on mettait au point un moteur diesel plus efficace, les sociétés de chemins de fer pourraient, à leur gré, l'adopter ou acheter une nouvelle locomotive, mais les autres participants au processus céréalier n'en tireraient aucun profit. En effet, si nous construisons un plus grand élévateur, comment pourraient-ils obtenir une part des économies réalisées par les sociétés de chemins de fer si elles réussissaient à placer un plus grand nombre de wagons en un lieu donné? Rien ne les inciterait à le faire puisqu'il n'y aurait pas récupération des sommes versées.

Donc, si vous faites le paiement à un échelon plus bas, par exemple, aux entreprises d'élévateurs qui exportent le grain, deux groupes peuvent se partager l'économie. S'il est avantageux d'élargir la voie de chargement et que la compagnie de chemins de fer réalise des économies, la société d'élévateurs qui expédie le grain pourrait négocier avec les chemins de fer, car si elle investit dans un tel projet, mais que le tarif des transports soit réduit en raison des économies réalisées, je pourrai peut-être récupérer mon argent. Cela ne pourrait cependant pas se produire si l'argent était directement versé aux compagnies de chemins de fer, parce qu'il serait impossible aux sociétés d'élévateurs de récupérer quoi que ce soit.

Par ailleurs, si on se place à un échelon plus bas encore et que le paiement soit fait à l'exploitant agricole, les trois participants au processus céréalier peuvent collaborer et, si l'un d'entre eux doit débourser certaines sommes, les autres pourraient probablement réaliser des économies qui pourraient profiter à l'ensemble du réseau et, à la longue, permettre de réduire le coût global du transport des grains ce qui, autre l'économie réalisée, constituerait une utilisation plus judicieuse de l'argent des contribuables . . .

J'espère, monsieur le président, avoir répondu simplement et intégralement à la question. Je suis néanmoins désolé de n'avoir pu répondre dans la langue de mon interlocuteur.

[Texte]

The Chairman: No apology is necessary in that regard, sir, and Mr. Dubois has indicated that you have indeed answered his question.

Mr. Dubois: I am better in asking questions in French, but I understand. I am more familiar with the French. If I follow your answer . . .

vous semblez ne pas être d'accord avec M. Burbidge et vous ne le seriez sûrement pas plus avec le commentaire que nous faisaient hier les représentants de la *Saskatchewan Wheat Pool* au sujet de la subvention.

Comme M. McMillan le soulignait au départ, les gens disent qu'il ne faut pas considérer cela comme une subvention au transport mais plutôt comme une subvention à l'agriculture. Je vais vous lire le commentaire que faisait la *Saskatchewan Wheat Pool* hier à la page 5 de leur bref résumé. Je le lirai en anglais:

With respect to the method of payment issue, we strongly support the government's intention to pay the Crow benefit directly to the railways as set out in the proposed legislation. We believe that the vast majority of grain farmers in this province support payment to the railways and reject payment to producers. The payment must be recognized as a transportation subsidy, not a production subsidy.

I want to have more comments on that. What is your point? I direct my question to Mr. McMillan, but maybe you want some other person to answer, and I appreciate that; but I want some other comments on that.

Also, yesterday afternoon some guy from Saskatchewan Wheat Pool, Cando local, said that it is not . . .

Il a dit qu'il était inconcevable de croire que le paiement pouvait être fait aux producteurs. Il nous a dit: «Je ne peux comprendre cela; c'est impossible, c'est inconcevable». Je ne me souviens pas de son nom, mais je sais qu'il portait des lunettes et qu'il avait une barbiche. Il a bien dit que cela ne fonctionnerait pas.

J'en reviens donc à ma première question. Tout comme M. Mazankowski le disait, il s'agit d'un dilemme. Je ne sais pas si vous vous en souvenez, monsieur McMillan et monsieur Orsak, mais M. Creswell vous accompagnait lorsque vous êtes venus à Ottawa. À un certain moment je me suis demandé:

—who represents who? So I want some comments about the situation of transportation subsidy or production subsidy.

Maybe it is my final question, or do I have some time?

The Chairman: No, that is it.

Mr. Dubois: That is it. Okay. Maybe in the second round it is possible.

The Chairman: Who wishes to answer that? Mr. Gorr, Mr. Orsak?

Mr. Orsak: Thank you, Mr. Chairman. I will attempt to take a crack at that from my own perspective as a grassroots farmer and as a pool member . . .

Mr. Esquirol: Me, too!

[Traduction]

Le président: Vous n'avez pas à vous excuser et M. Dubois a indiqué que vous avez bien répondu à sa question.

M. Dubois: Il m'est plus facile de poser mes questions en français, mais je comprends l'anglais. Je suis évidemment plus à l'aise en français. Si j'ai bien compris, . . .

You do not seem to agree with Mr. Burbidge and you would certainly not agree more with what the Saskatchewan Wheat Pool representatives declared yesterday concerning the payment.

As Mr. McMillan indicated in the beginning, people say that this amount should not be considered as a transportation subsidy but rather as an agriculture subsidy. I will now read the Saskatchewan Wheat Pool statement, page 5 of their brief summary presented yesterday. I will read it in French:

Pour ce qui a trait au mode de paiement, nous appuyons la proposition du gouvernement visant à verser l'argent directement aux sociétés de chemins de fer, comme le prévoit le projet de loi. Nous croyons que la grande majorité des producteurs céréaliers de la province sont de cet avis et ne veulent pas que le paiement soit fait aux producteurs. Cette somme doit être considérée comme une subvention au transport et non à la production.

J'aimerais avoir d'autres commentaires à ce sujet. Je m'adresse à M. McMillan, mais vous voudrez peut-être laisser quelqu'un d'autre répondre. De toute façon, je voudrais avoir des éclaircissements.

Hier après-midi, un représentant de la section locale Cando du *Saskatchewan Wheat Pool* a soutenu que . . .

He maintained that believing that the payment could be made to producers was inconceivable. Here is what he said: "I cannot understand such a thing; it is impossible to achieve, it is inconceivable." I do not recall his name, but I do remember that he was wearing glasses and had a short beard. Indeed, he added that it could not work.

Let me go back to my first question. As Mr. Mazankowski stated it, there is a dilemma. I do not know if Messrs. McMillan and Orsak remember that Mr. Creswell was with you when you came to Ottawa. At a certain point, I asked myself:

. . . qui représente qui? Je voudrais donc des éclaircissements sur la subvention au transport ou la subvention à la production.

Ce pourrait être ma dernière question, mais ai-je encore du temps?

Le président: C'est tout.

M. Dubois: Très bien, peut-être aurai-je l'occasion de poser d'autres questions à un autre moment.

Le président: Qui veut répondre? Monsieur Gorr, monsieur Orsak?

M. Orsak: Merci, monsieur le président. Je vais tenter d'aborder le sujet de mon propre point de vue à titre d'agriculteur et de membre d'un pool . . .

M. Esquirol: Moi aussi!

[Text]

Mr. Dubois: I know that everybody here has a card in the wheat pool. I think so, eh?

Mr. Orsak: The pool will tell you that they represent all the farmers, and to an extent that is true, but you are a pool member when you do business with the pool, not necessarily because you agree with the pool policy. And in western Canada, if you know anything about the agri-business structure, you just about cannot farm without doing business with the pool, they are that large.

Mr. Dubois: May I interrupt you? Do you vote . . . not in Saskatchewan or Manitoba—but do you vote for the 145 elected delegates or the 60 elected of the board of directors? They said to us that they have some elected members. It is on page 3, concerning Saskatchewan. So it is a dilemma for me too, because they said that they have some delegates who elect a board of directors. So when you talk about this situation that you do not necessarily follow the the policy of the wheat pool which has some people who are elected by the grass roots, by the farmers, I want you to explain this to me.

Mr. Orsak: Let me tell you a little bit about pool politics in my area. I have been in pool politics for about six years, and by that I mean I am member of the local committee of the Pool Elevator Association in my town. We passed a resolution about a year ago that Manitoba pool elevators should support the Gilson proposal. I just do not remember the wording of it. I have two delegates from my sub-district who are elected by the producers of my region—and I really can only speak for my region—and who both agree with me that the payment should be made at option to the producer and have expressed some dismay to me personally that they had no input into the pool brief.

• 1045

Mr. Dubois: Next time!

Mr. Orsak: I have to go one bigger step into pool politics before I get very much say at all. I think you have to remember, when the pool says they speak for 150,000 farmers, that is 150,000 farmers who do business with them. If you look at a vote that was taken recently in Alberta—the Alberta Wheat Pool—the vote split was something like 52 to 12. That represents 20% of the pool delegates who are opposed to the pool position. If you look at the membership that the people at this table represent, it is 68,000 in the Prairie Farm Commodity Coalition. I would say that 67,000 of those 68,000 are pool members because, as I said before, to do business in western Canada as a farmer you have to be a member of the pool, and you are a member of the pool when you do business with the pool.

So the pool does not speak, I do not think, with a very united voice for their membership, which is a membership associated by doing business with them.

[Translation]

M. Dubois: Je crois que tout le monde est membre du *wheat pool*, n'est-ce pas?

M. Orsak: Le pool pourra vous dire qu'il représente tous les agriculteurs et c'est vrai dans une certaine mesure, mais vous êtes membre du pool lorsque vous faites affaire avec lui, pas nécessairement parce que vous approuvez sa politique. J'ignore si vous savez comment fonctionnent les industries agricoles dans l'Ouest du Canada, mais vous ne pouvez diriger une exploitation agricole sans traiter avec le pool; il est très important.

M. Dubois: Puis-je vous interrompre? A part la Saskatchewan et le Manitoba, votez-vous à l'élection des 145 délégués ou celle des 60 membres du conseil d'administration? Ils nous ont dit que certains de leurs membres étaient élus. Cela figure à la page 3, dans la partie relative à la Saskatchewan. C'est donc un dilemme pour moi également, étant donné qu'ils affirment avoir des délégués élus siégeant au conseil d'administration. Alors, lorsque vous dites que vous n'approuvez pas nécessairement la politique du *wheat pool* et que certains de ces membres sont élus par les agriculteurs. Je ne comprends plus; il faudrait que vous m'expliquiez.

M. Orsak: Permettez-moi de vous expliquer un peu la politique du pool en la matière. Je m'y intéresse depuis environ dix ans, c'est-à-dire que je suis membre d'un comité local de la *Pool Elevator Association* de ma ville. L'année dernière, nous avons adopté une résolution voulant que les dirigeants des élévateurs du Manitoba appuient la proposition Gilson. Je ne me souviens pas du libellé exact. Deux délégués de ma sous-région élus par les producteurs de ma région (et je peux uniquement parler au nom de cette dernière) sont tous deux d'accord avec moi lorsque je soutiens que le paiement doit être fait au choix du producteur. Ils m'ont également dit qu'ils étaient consternés de n'avoir pas été consultés pour la rédaction du mémoire du pool.

M. Dubois: Ce sera pour la prochaine fois!

M. Orsak: Je dois vraiment expliquer plus avant le fonctionnement du système des pools avant de pouvoir dire quelque chose d'éclairant. Je crois que vous devez vous rappeler que lorsque les représentants des pools disent parler au nom de 150,000 fermiers, qu'il s'agit de 150,000 fermiers qui font affaire avec eux. Si vous reportez aux résultats d'un vote qui a eu lieu dernièrement en Alberta—Alberta Wheat Pool—you verrez qu'ils étaient divisés: quelque chose comme 52 à 12. Ce qui veut dire que 20 p. 100 des délégués des pools sont contre la position du Wheat Pool. Maintenant, les gens à la table ici représentent 68,000 fermiers de la Prairie Farm Commodity Coalition. Je dirais que 67,000 d'entre eux font partie du Pool, parce que, comme je l'ai déjà dit, pour faire des affaires dans l'ouest du Canada comme fermier, vous devez être membre du Pool, et vous faites partie du Pool lorsque vous faites affaire avec lui.

Je ne crois donc pas que l'opinion du Pool soit vraiment celle de tous ses membres, puisqu'on est d'ailleurs considéré comme membre du Pool simplement en faisant affaire avec lui.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Monsieur Dubois.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions of clarification. I will try to be short and hope the answers are, as well.

This first question I have is a clarification of an answer given by Mr. Gorr, I believe it was; Mr. Hanley had also raised something similar. They were talking about the payment to the railway versus the payment to producers. Mr. Gorr, I think rightly, pointed out that payment to the railway will work at bringing railway efficiency. This is the problem I have when I hear Mr. Hanley saying things to the effect that the payment to the producer will give the producer more options and more choice. I am a little confused about that, because I do not think the bill makes very great changes in the process of choice to the farmer right now.

At the moment, Mr. Hanley, what determines where you haul your grain? Is it not quota and proximity to an elevator point?

Mr. Hanley: Proximity is no question at all, if you are asking me personally. I am not concerned a bit with proximity. Quotas will have something to do with it. When I am dealing with flax, I am looking where the market is: market and price. Most flax producers now are not concerned at all about the proximity of elevators. They are looking where they can deliver their product, where the market is, and they look at how to get there. Then if they are going to a farther distance, trucks become their mode of transportation. I see no reason why producers who decide that is the method they are going to market by—it is transportation, if it is going by truck, the same as rail—I see no reason why they should not receive some of the Crow benefit for making that decision.

They are quite often delivered to a point where it is going to be crushed, primarily to the crusher. Quite a considerable amount of flax seed goes to Thunder Bay by truck. Now, that is direct transportation from farmer's bin to Thunder Bay, no interchange in between, and there is no reason why he should not receive some Crow benefit subsidy for deciding to go that way. I will point out that last February 63% of the flax delivered to Thunder Bay went by truck. That is a pretty high figure.

Mr. Althouse: Where was most of that hauled from? From Manitoba? Or was it . . .

Mr. Hanley: Yes, most of it would come from Manitoba; very little comes from Saskatchewan. The distance is getting a little too far and a little too costly.

Mr. Althouse: Does the Flax Growers Association keep track of what times those movements occur? Do they tend to

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Dubois.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je vous remercie, monsieur le président. J'aurais certaines précisions à demander. J'essaierai d'être bref et j'espère aussi qu'on pourra me répondre brièvement.

Je voudrais tout d'abord avoir des éclaircissements sur une réponse qu'a donnée M. Gorr, je crois; M. Hanley a également soulevé un point semblable. Ils comparaient les deux modes de paiement: versement des sommes aux compagnies de chemin de fer et versement aux producteurs. M. Gorr a souligné—à raison, je crois—que le fait de verser la subvention aux compagnies de chemin de fer favorisera l'efficacité du transport ferroviaire. Le problème auquel je suis confronté lorsque j'entends M. Hanley dire que le fait de donner la subvention aux producteurs leur donnera plus de choix et plus de possibilités. Cela ne m'apparaît pas évident, parce que je ne crois pas que, dans sa forme actuelle, le projet de loi donne aux fermiers une liberté de choix beaucoup plus grande.

Actuellement, Monsieur Hanley, qu'est-ce qui détermine l'endroit où vous transportez votre grain? N'est-ce pas les contingents et la proximité des élévateurs?

M. Hanley: Quant à moi, la proximité n'a rien à voir là-dedans. Je ne m'occupe absolument pas de cet aspect. La question des contingents entre cependant en ligne de compte. Lorsqu'il est question du lin, par exemple, je vais voir où se trouve le marché: je m'intéresse au marché et au prix. Actuellement, la plupart des producteurs de lin ne tiennent absolument pas compte de la proximité des élévateurs. Ils essaient de voir où ils peuvent expédier leur produit, où se trouve le marché et comment ils peuvent se rendre jusqu'à ce marché. Puis, s'ils doivent l'expédier à une plus grande distance, ils se mettent à utiliser les camions comme mode de transport. Je ne vois pas pourquoi les producteurs qui décident que tel sera leur mode de mise en marché n'auraient pas droit aussi à une partie de la subvention du Nid-de-Corbeau, puisqu'il s'agit de transport au même titre, que ce soit expédié par camions ou par trains.

Les produits sont souvent envoyés au broyage, principalement à une usine de broyage. Une grande quantité de graines de lin est expédiée à Thunder Bay par camion. Il s'agit donc bien là d'un transport direct, de la cellule du fermier à Thunder Bay, sans correspondance, et rien ne justifie que le fermier ne reçoive pas une partie de la subvention du Nid-de-Corbeau pour le mode de transport qu'il a choisi. Je vous soulignerai qu'en février dernier, 63 p. 100 du lin expédié à Thunder Bay l'était par camion. Ce qui est un pourcentage assez élevé.

M. Althouse: D'où venait la plus grande partie? Du Manitoba? Ou de . . . ?

M. Hanley: Oui, la plus grande partie venait du Manitoba; très peu venait de la Saskatchewan. Ca commence à faire une trop grande distance à parcourir et à devenir un peu trop coûteux.

M. Althouse: La *Flax Growers Association* tient-elle un relevé des périodes où ces mouvements se produisent? Se

[Text]

occur at times when there is a shortage in the market, and there is a market peak, so that it covers the cost of the extra cost of the movement and still leaves the farmer with more than waiting for a space in a closer delivery point?

Mr. Hanley: Yes. Sometimes if they are going to the crusher it could be at peak market times, a higher price time, and they will deliver to the higher price. So they will go off quota to Minneapolis, Thunder Bay, or they will go on the crusher quota. What was happening last winter happens pretty nearly every year. We usually start out the crop year with a very low quota, and we do not get any increase on it until a way on in the spring. But what happened last winter was that grain companies accepted flax at Thunder Bay. I have no question that probably their stocks are quite adequate at Thunder Bay, in flaxseed, but they will, in turn, veto any increase in flax quota back on the prairies. This partly increases the truck movement to these places.

Mr. Althouse: In your estimation, the companies are doing what they can to assist or force the movement of flax by truck. In your estimation, is not more movement created in this bill if the elevator companies and railways respond to an opportunity for variable rates? Does that not create more competition for your particular kind of commodity than the payment to the producers? Is that not a necessary part of the process, to go along with that?

The Chairman: Mr. Hanley, and then Mr. Farley wants to comment.

Mr. Hanley: Yes, I have no doubt that the variable rates would definitely compete. To give you one example, CN Rail has approached us about flax quotas. They would very much like to compete with the trucks going to Minneapolis out of southeastern Saskatchewan, but they are not allowed to do so. One bushel of flax into their car has to go on quota, and they are not allowed to haul it. They would very much like to get into the hauling of that right now. There is no doubt that the competition between trucks and rail would become very evident.

Mr. Althouse: Basically, your complaint is a marketing problem, which is in part created by the elevator companies themselves being involved in the setting and establishment of quotas?

Mr. Hanley: Yes, we would have no objection if they were allowed to set space, according to their own requirements. What we have are some companies not selling at the time, and another company needs the sale and they are not allowed to bring any flax into their system. So we would have not an objection if they were to set their own allocations.

The Chairman: Mr. Farley.

Mr. Bill Farley (Flax Growers Western Canada): In my own experience, as far as movement of flax is concerned of

[Translation]

produisent-ils généralement lorsqu'il y a pénurie et qu'il y a une période de pointe sur le marché, de sorte que ça couvre les frais supplémentaires liés au transport et laisse tout de même au fermier plus que s'il avait attendu qu'il y ait de la place dans un élévateur plus près?

M. Hanley: Oui, c'est cela. Lorsque les grains sont expédiés aux usines de broyage, c'est parfois à des périodes de pointe sur le marché, lorsque les prix sont plus élevés, et ils sont expédiés à des prix plus élevés. Les fermiers se soustrairont donc aux contingentements et enverront leurs produits à Minneapolis et Thunder Bay, où ils respecteront les contingents du broyeur. Ce qui s'est produit l'hiver dernier se produit en fait presque chaque année. Nous commençons habituellement la campagne agricole avec un contingent très faible, qui ne s'élève pas avant le printemps avancé. Mais l'hiver dernier, les compagnies céréaliers ont accepté du lin à Thunder Bay. Je suis certain que leurs stocks de graines de lin sont tout à fait suffisants, à Thunder Bay, mais en revanche, ils seront contre toute augmentation des contingents de lin dans les Prairies. Cela contribue à augmenter le transport par camion vers ces destinations.

M. Althouse: Vous croyez que les compagnies font leur possible pour favoriser, ou forcer, le transport du lin par camion. D'après vous, ce projet de loi ne permettrait-il pas plus de mouvements si les compagnies d'élévateurs et de chemin de fer acceptaient les taux variables? Cela ne crée-t-il pas plus de concurrence pour les denrées qui vous intéressent que le fait de verser la subvention aux producteurs? N'est-ce pas un aspect essentiel du processus que d'accepter cela?

Le président: M. Hanley, puis ce sera au tour de M. Farley de faire ses commentaires.

M. Hanley: Oui, il ne fait aucun doute que les taux variables accentuerait la concurrence. A titre d'exemple, je vais vous parler des représentants du CN qui sont venus nous parler des contingents du lin. Ils aimeraient bien pouvoir livrer concurrence aux camions qui se rendent à Minneapolis par le sud-est de la Saskatchewan, mais ils n'ont pas le droit de le faire. Un boisseau de lin de leur wagon doit être contingenté, et ils ne sont pas autorisés à le transporter. Ils aimeraient bien pouvoir commencer le transport de ces produits dès maintenant. Il ne fait aucun doute qu'il y aurait une nette concurrence entre camions et trains.

M. Althouse: Fondamentalement, votre problème en est un de commercialisation, qui est en partie dû au fait que les compagnies d'élévateurs participent à l'établissement des contingents. N'est-ce pas?

M. Hanley: Oui. Nous n'aurions aucune objection à ce que les compagnies soient autorisées à déterminer l'espace d'après leurs propres exigences. Actuellement, certaines compagnies ne vendent pas, et une autre compagnie a besoin de la vente mais n'est pas autorisée à accepter du lin dans son système. Nous ne nous opposerions donc pas à ce que les compagnies fixent leurs propres quantités.

Le président: Monsieur Farley.

M. Bill Farley (Flax Growers Western Canada): En ce qui concerne le transport du lin, personnellement, je dirais que

[Texte]

late—in fact for the last two or three years—proximity of elevator space was not necessarily a way to market my flax. On many occasions, our elevator companies near and fairly distant would not accept flax, because they did not have room in their facility. It forced me to haul my flax at least 40 miles, and in one instance 68 miles, to a facility that could accept it, so I could market it. These companies said they did not have space for that particular crop. I was not arguing with their space. I did not study their space requirement. I just looked to where I could make a market.

The flax grower, in a lot of areas, has had to move his product far greater distances than wheat producers, and maybe even canola producers and barley producers. Consequently, movement of our product, maybe a little higher priced, has not been really a problem.

Getting back to the quota situation, Over the years we have made a study of the quota and the quota-setting policies. I do not need to preamble on the quota-setting policies, as you are most probably aware of them. However, in my opinion, and in the opinion of many of our directors, the Canadian Wheat Board, in collusion with some of the grain companies, is withholding quotas for market advantage. As Mr. Hanley pointed out, there was considerable movement last year to Thunder Bay, under no quota, so that these grain companies could acquire substantial quantities of flax. However, those same grain companies, or one in particular, vetoed on every occasion a motion, by the majority of the grain companies, for an increase in quota and the Canadian Wheat Board adhered to it. This has been going on for a number of years.

As the former president, I have asked Mr. Bertrand and Mr. Lawson Hunter, who are directors of the Restrictive Trade Practices Commission of Consumer Affairs, to look into this. Because the Canadian Wheat Board has control of this, they would not investigate, but they were quite considerate of our concern. This has been going on for years. That is one of the reasons, in our recommendations, we ask that the quota-setting regulation given to the Canadian Wheat Board be taken away from them: because of this collusion with some of these grain companies.

• 1055

Now, I even have a letter of record from one large grain company, a co-operative grain company, which has said—or one of their executives said—that they had indeed been guilty of withholding quotas. So we are very concerned. It is a small crop, flax. We expect to move it farther than other commodities because of the smallness of the crop, but we also want our chance to deliver our product at a suitable price and at not too great a distance.

The Chairman: Mr. Cooper.

[Traduction]

dernièrement, en fait au cours des deux ou trois dernières années, je ne commercialisais pas nécessairement mon lin en fonction de l'espace qu'il pouvait y avoir dans un élévateur à proximité. Nos compagnies d'élévateurs, proches et assez éloignées, ont à maintes reprises refusé du lin parce qu'elles n'avaient plus d'espace. J'ai donc été obligé de transporter mon lin 40 milles plus loin, et une fois 68 milles—jusqu'à une installation où on pouvait l'accepter—pour pouvoir le commercialiser. Les compagnies disaient ne pas avoir d'espace pour cette récolte-là. Je n'ai pas discuté d'espace avec elles. Je me suis simplement demandé où je pourrais commercialiser mon produit.

Il est arrivé dans de nombreuses régions que les producteurs de lin aient eu à transporter leur produit sur de beaucoup plus grandes distances que les producteurs de blé et même que les producteurs de canola et d'orge. Par conséquent, le transport de notre produit, même s'il coûtait un peu plus cher, n'a pas vraiment été un problème.

Pour revenir aux contingents, disons qu'au cours des ans, nous avons étudié les contingents et les politiques d'établissement des contingents. Je ne m'étendrai pas sur la question des politiques puisque vous les connaissez sans doute. Toutefois, à l'instar d'un grand nombre de nos directeurs, je crois que la Commission canadienne du blé, de connivence avec certaines compagnies céréaliers, maintient les contingents pour avantage le marché. Comme l'a souligné M. Hanley, il y a eu un fort mouvement vers Thunder Bay l'année dernière, sans contingent, de sorte que ces compagnies céréaliers pouvaient acquérir des quantités considérables de lin. Toutefois, ces mêmes compagnies céréaliers, ou plutôt l'une d'entre elles, a utilisé son droit de véto chaque fois que la majorité des compagnies céréaliers a présenté une motion visant l'augmentation des contingents, et la Commission canadienne du blé l'appuyait. Cela dure depuis plusieurs années.

En ma qualité d'ancien président, j'ai demandé à MM Bertrand et Lawson Hunter, qui sont directeurs de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce (Consommation et Corporations), d'examiner la question. La Commission canadienne du blé ayant le contrôle de cela, ils ne feront pas enquête, mais ils ont vraiment tenu compte de nos préoccupations. Cela dure depuis des années. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous recommandons que la Commission canadienne du blé se voit retirer le droit de fixer les contingents: parce qu'elle est de connivence avec des compagnies céréaliers.

Je viens de recevoir une lettre d'une grande société céréalière—it s'agit d'une coopérative—and l'un des dirigeants me disait que, bien entendu, sa société est coupable d'avoir maintenu les contingents. Nous sommes donc très inquiets. C'est une petite récolte, le lin. Nous nous attendons à l'écouler plus vite que les autres marchandises parce que c'est une petite récolte, mais nous voulons aussi en profiter pour livrer notre produit à un prix convenable et à une distance raisonnable.

Le président: Monsieur Cooper.

[Text]

Mr. B. Cooper: Just in responding to Mr. Althouse's question, I think it was leading into this matter of competition between truck and rail. Coming from Lintlaw, Saskatchewan, I am sure he has many trucks going by his door to crushing plants in terms of canola, and trucking it to Lloydminster and so on, which is 250 to 300 miles. I think that is the thing we recognize. We would like to have these various commodities recognized for what they are. They are different. The people who grow canola, for example—and I suppose it may be similar to flax—are quite used to and quite willing to haul their canola the 300 or 400 or 200 miles to crushing plants and so on, simply because it is a higher value crop and there is an opportunity to move it. That is why they grew it in the first place—because they could not market their wheat.

So it is a different commodity. They are not willing to haul their wheat that far, but they are quite willing to haul their canola that far. We want the restrictions lifted. That is why we say that the trucking industry is every bit as important. We haul half of our canola crop into crushing plants every year by truck. The crushers will tell you they have to draw their supplies from a 200 to 300 mile radius of their plant, so that means it must come a long way.

If the crushers believe they are going to get our product under this new regime, even though oil and meal are given parity with the seed, I believe it is wishful thinking. If the trucker is not subsidized and it costs me \$13 a tonne to haul from my farm to Saskatoon, I am going to haul my canola to the subsidized railway. As long as the railway has the capacity and the market is there, that canola will either go to eastern crushing plants to be crushed in eastern Canada or it will go to export—to the Japanese market mostly, but to other export markets.

That is why I cannot understand any political party or any group supporting a policy of either the status quo, which did not give truckers any of the subsidy, or the present bill, which does not give the truckers any of the subsidy. Why would you support such a bill when in fact it will send all of our canola out through the rail system to export or to eastern crushers? I just cannot believe we would support that kind of a policy. If the trucker does not get some of that subsidy he will simply not haul our product, because we will haul it to a subsidized railway that is 20 miles or whatever from home.

The Chairman: Thank you, Mr. Cooper.

Mr. Althouse, a final question.

Mr. Althouse: The witnesses we have heard up to now seem to indicate that the railway stop-off charges are really what is responsible for keeping the truckers in the business at the moment.

[Translation]

M. B. Cooper: En réponse à la question de M. Althouse, je pense que cela nous menait à cette question de concurrence entre le camion et le chemin de fer. Venant de Lintlaw, Saskatchewan, je suis convaincu que de nombreux camions passent devant sa porte pour aller aux usines de broyage, chargés de colza canola, et qu'ils le transportent à Lloydminster, qui se trouve à une distance de 250 à 300 milles. Je pense que c'est le fait que nous reconnaissions. Nous aimerais que ces diverses marchandises soient reconnues pour ce qu'elles sont. Elles sont différentes. Par exemple, les gens qui cultivent le colza canola—et je suppose qu'il en va de même pour le lin—sont habitués à transporter leur colza canola sur une distance de 300 ou 400 ou 200 milles jusqu'aux usines de broyage et qu'ils sont toujours prêts à le faire, tout simplement parce que c'est une culture d'une valeur plus élevée et qu'il est possible de l'écouler. C'est d'ailleurs pourquoi ils ont décidé de le cultiver... parce qu'ils ne pouvaient commercialiser leur blé.

Il s'agit donc d'une marchandise différente. Ils ne sont pas prêts à transporter leur blé aussi loin, mais pour leur colza canola, c'est différent. Nous voulons que les restrictions soient levées. C'est pourquoi nous disons que l'industrie du camionnage est tout aussi importante. Chaque année, nous envoyons par camion la moitié de notre récolte de colza canola aux usines de broyage. Les broyeurs vous diront qu'ils sont obligés de s'approvisionner dans un rayon de 200 à 300 milles de leurs usines, ce qui représente un déplacement important.

Si les broyeurs s'imaginent qu'ils vont obtenir notre produit dans le cadre de ce nouveau régime, même si l'on donne à l'huile et à la farine la parité avec la semence, je crois qu'ils rêvent en couleur. Si le camionneur n'est pas subventionné et qu'il m'en coûte 13 dollars la tonne pour le transport, de ma ferme à Saskatoon, je vais faire transporter mon colza canola par le chemin de fer subventionné. Tant que le chemin de fer en aura la capacité et que le marché existera, ce colza canola ira soit aux usines de broyage de l'est canadien, où il sera exporté, en grande partie vers le marché japonais, mais aussi vers d'autres marchés d'exportation.

C'est pourquoi je ne puis comprendre un parti politique ou un groupe quelconque qui appuie le maintien d'une politique qui n'a donné aux camionneurs aucun subside, ou le projet de loi actuel, qui ne leur en donne pas non plus. Pourquoi seriez-vous en faveur d'un projet de loi en application duquel tout notre colza canola serait envoyé par le réseau ferroviaire aux marchés d'exportation ou aux broyeurs de l'est? Je ne puis croire que nous serions prêts à appuyer une telle politique. Si le camionneur n'obtient pas une partie de ce subside, il ne transportera pas notre produit, tout simplement, parce que nous allons le confier à un chemin de fer subventionné, situé à 20 milles de la maison, ou quelque chose du genre.

Le président: Merci, monsieur Cooper.

Monsieur Althouse, une dernière question.

M. Althouse: D'après les témoignages que nous avons entendus jusqu'ici, il semble qu'en ce moment, ce qui permet aux camionneurs de rester en affaires, ce sont les frais d'arrêt des chemins de fer.

[Texte]

Mr. Chairman, I liked your ruling about addressing questions to individuals; it was a very good one. I will address this question to the rapeseed association.

You mentioned in your brief that canola—or rape, as it was called at that time—went under the Crow statute in 1961. Do you have the production figures for that year and the production figures for a recent year? Is it not generally believed among your members that going under the Crow rate was as much responsible for the rapid growth of the crop as anything else?

Mr. B. Cooper: In terms of your figures, I do not have them exactly. Certainly they are available, and I am sure you probably have them in some of your files. Certainly the crop has expanded dramatically since 1961, but it is price that tends to make a crop expand—comparative price of the crops you can grow on your land. That is what we are talking about.

The price and the opportunity for delivery of wheat and barley and other crops got to such a state during the 1960s, as you will recall, that canola was the one that was moving. It was not even at that large a price, but at least at a price that you could grow it and you found you could move it. That is what encouraged it. I am sure it was not simply the Crow.

The expansion of the crushing industry as things developed was significant in that. We found we could deliver it by truck directly to these crushing plants. That was significant. Those are the kinds of things that have affected the development of it. I simply do not believe . . . That may have been one factor, but of course the fact that the crushing plants survived during this time, when we were under the Crow and when they did not get the subsidy . . . The main reason they survived was the simple fact that the product backed up on the farms and they could buy it. As Jack Smythe says, pass the Crow burden back to the farmer.

So they survived because there were back-ups and backlogs of grain on the farm, and that was why they developed in the first place. In response to that, it seems to me certainly the Crow may have been one factor in getting it started—I would not argue with you—but there were a lot of other factors that were much more important than that; that is, the back-up of wheat and barley on the farms and so on.

I just do not see how we can justify a policy that forces us at this point in time to move that canola outside of the country and outside of the province to crush it. You see, even as recently as 1974, I believe it was, or 1976—I do not have those figures before me—the distortion in terms of the crushers was only about \$8 a tonne back in the mid-1970s; that distortion today is \$32 a tonne. When you talk about 1961, it did not matter either way much at that time when that came in. The distortions have happened during the later years as inflation caused them to happen. That \$8 and \$32 is the extent of how those distortions have escalated just in a very short time.

[Traduction]

Monsieur le président, j'ai apprécié votre décision de poser des questions à chacun; c'est une excellente idée. Je veux poser cette question au Conseil de canola.

Dans votre mémoire, vous avez mentionné que le colza canola—ou colza comme on l'appelait à cette époque—a été assujetti à la Loi du Nid-de-Corbeau en 1961. Avez-vous les chiffres sur la production pour cette année-là et ceux d'une année récente? Est-ce, dans l'ensemble, vos membres ne sont pas convaincus que c'est au tarif du Nid-de-Corbeau qu'il faut attribuer en grande partie la croissance rapide de la culture?

M. Cooper: Pour ce qui est des chiffres, je ne les connais pas exactement, mais ils sont certainement disponibles et vous les avez probablement dans vos dossiers. Il est certain que la culture s'est développée de façon remarquable depuis 1961, mais c'est le prix qui permet à la culture de se développer—le prix comparatif des cultures que vous pouvez exploiter sur votre ferme. C'est de cela qu'il est question, en ce moment.

Le prix et la possibilité de livrer le blé, l'orge et d'autres céréales, tout cela s'est tellement détérioré pendant les années 1960, comme vous vous en souvenez, que le colza canola était la seule culture qui marchait. Le prix n'était pas très élevé, mais suffisant pour que ça vaille la peine de le cultiver et vous pouviez l'écouler. C'est ce qui a favorisé cette culture. Je suis convaincu que ce n'est pas seulement le Nid-de-Corbeau.

A cet égard, l'expansion de l'industrie du broyage est significative. Nous pouvions livrer notre produit directement par camion à ces usines de broyage. C'était important. C'est le genre de chose qui a influé sur une telle expansion. Seulement, je ne crois pas . . . Peut-être que cela a été un facteur, mais bien entendu, le fait est que les usines de broyage réussissaient à survivre à cette époque, quand nous avions le tarif du Nid-de-Corbeau et que les usines n'obtenaient pas de subside . . . La principale raison de leur survie, c'est tout simplement que le produit s'accumulait dans les fermes et qu'elles pouvaient l'acheter. Comme le fait remarquer Jack Smythe, refilez le fardeau du Nid-de-Corbeau au fermier.

Ainsi, les usines ont survécu parce qu'il y avait dans les fermes une accumulation de grain, et c'est pourquoi elles ont pu se développer. En réponse à cela, il me semble que le Nid-de-Corbeau a certainement été un facteur qui a favorisé les débuts je ne vous le contesterai pas, mais il y a eu une foule d'autres facteurs plus importants que celui-là, notamment l'accumulation de blé et de l'orge dans les fermes et ainsi de suite.

Je ne vois tout simplement pas comment nous pouvons justifier une politique qui nous oblige, à l'heure qu'il est, à envoyer notre colza canola en dehors du pays et en dehors de la province pour le faire broyer. Même aussi récemment qu'en 1974—ou peut-être était-ce en 1976—je n'ai pas les dates sous la main, l'écart en ce qui concerne les broyeurs n'était que de 8 dollars la tonne au milieu des années 1970. Aujourd'hui cet écart est de 32 dollars la tonne. Quand vous parlez de 1961, d'une manière ou d'une autre, ce n'était pas un problème à cette époque. Les écarts sont survenus plus tard, et c'est l'inflation qui les a causés. Ces 8 et 32 dollars montrent à quel point les écarts se sont aggravés dans un délai très court.

[Text]

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Murta.

Again I would remind members that it is past 11:00 a.m. and we have two other groups to hear from this morning. I urge you to make your questions short and sharp, please.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, welcome to the committee. Your brief falls certainly in line with the concerns and ideas put forward by not all, but the majority of the groups we heard in Manitoba. I commend you for your brief and your presentation.

I would like to get one point of clarification, if I could, from you, Mr. McMillan. In terms of the method of payment, does the Prairie Farm Commodity Coalition support the concept of freight rate entitlement as put forward by the Manitoba Farm Bureau, as opposed to the Double-80 program, freedom of choice, etc.?

The Chairman: Mr. McMillan.

Mr. I. McMillan: Frankly, my own personal opinion is that we are not really concerned about the details or the method of payment. As I indicated, I think all of this money should go to the producer. But for various reasons it seems to be that some split has to be made. We made the proposal that 20% of that go to the railways.

You will remember that in the Gilson proposals everybody agreed that 100% of that should go to the railways the first year, and it would be phased in over time.

• 1105

We have said to bring this thing to a head we would support 20% going to the railroads and the other 80% being given to the farmer in the form of an entitlement. The main thing is that the committee deal with the method of payment. We feel the method of payment as contained in the bill is totally unacceptable. Just to follow up on that, Mr. Murta, I think it is important somehow that we get through to your committee that there be a sunset clause or that there be some provision made in the existing legislation which will force the government to look at the method of payment somewhere down the road—I suggested the period 1985-1986. I think that is imperative, and whatever government is in power is going to have to face up to it.

The Chairman: Your message is coming through loud and clear, Mr. McMillan.

Mr. Murta: It is a good point too, Mr. McMillan. I would like to ask you... It is an area we have not had too much representation from, certainly over the last few days. Now there is this whole question in the bill itself of the guarantees of service in connection with the railways. Most of the groups, of course, that appear before us say they cannot afford the Crow because x dollars will go out of their communities, or off their farms, etc., which would be true if you take into consideration there would not be any more grain moved in four or five

[Translation]

Le président: Merci monsieur.

Monsieur Murta.

De nouveau, je rappelle aux députés qu'il est 11h00 passées et que nous devons entendre deux autres groupes durant la matinée. Veuillez poser des questions brèves et précises, je vous prie.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à cette audience. Votre mémoire rejette les préoccupations et les idées émises par la plupart des groupes que nous avons entendus au Manitoba. Je vous félicite de votre mémoire et de votre exposé.

J'aimerais, si c'est possible, vous faire clarifier un point, monsieur McMillan. En ce qui concerne les modalités de paiement, est-ce que la *Prairie Farm Commodity Coalition* appuie le concept du droit au tarif-marchandises, comme l'a proposé le *Manitoba Farm Bureau* par opposition à la formule du 80-80, à la liberté de choix, etc.?

Le président: Monsieur McMillan.

M. McMillan: Franchement, à mon avis, les détails ou les modalités de paiement ne nous intéressent pas vraiment. Comme je l'ai indiqué, je pense que tout cet argent devrait aller au producteur. Mais pour divers motifs, il semble qu'il faille procéder à une certaine répartition. Nous avons proposé 20 p. 100 soient versés aux sociétés ferroviaires.

Vous vous souvenez que dans les propositions du mémoire Gilson, chacun a convenu que 100 p. 100 devraient aller aux sociétés ferroviaires la première année, et que le reste serait échelonné les années suivantes.

Nous avons déclaré, pour faire avancer les choses, que nous apouierons un partage de 20 p. 100 aux sociétés de chemins de fer et de 80 p. 100 aux agriculteurs sous forme de droits. Ce qui importe le plus, c'est que le Comité règle la méthode de paiement. Nous estimons que la méthode de paiement, telle qu'elle figure dans le projet de loi, est totalement inacceptable. Pour poursuivre dans la même direction, monsieur Murta, j'estime important que votre Comité soit, d'une façon ou d'une autre, saisi du fait qu'il doit y avoir une clause déterminante ou certaines dispositions incorporées à la loi visant à forcer le gouvernement à réviser la méthode de paiement, à un moment donné et j'ai proposé la période 1985-1986. Je crois que cela est impérieux et quel que soit le gouvernement au pouvoir, à ce moment-là, il devra faire face à cette situation.

Le président: Votre message est on ne peut plus clair, monsieur McMillan.

M. Murta: Il s'agit là d'une question importante. également, monsieur McMillan. J'aimerais vous demander... Il s'agit d'un domaine qui n'a pas fait l'objet de beaucoup de représentations, du moins au cours des derniers jours. Il s'agit de toute la question des garanties de service, dans le projet de loi, en relation avec les sociétés de chemin de fer. Bien sûr, la plupart des groupes qui nous ont fait des exposés ont déclaré ne pas pouvoir assumer le tarif du Nid-de-Corbeau parce que cela représentera des dollars supplémentaires qui sortiront des

[Texte]

years, and I do not think many farmers anywhere would want to give up something if they were not going to get something in return. So the quid pro quo obviously has to be a higher volume or higher throughput, and part of that, of course, has to be the lever that either the government or the organization through farmers has on the railways.

Can you comment, as far as your own feelings . . . ? I will ask you that, Mr. McMillan; if anybody else wants to comment on that . . . Are they adequate, first of all? Should they be beefed up in any way, as far as you are concerned? Do you feel comfortable that the railways will perform, given the bill they are going to have to operate under?

• 1110

Mr. I. McMillan: Well, I come back to the position that we have always taken, that a farmer's income is volume times price. As I mentioned before, the prices at the international marketplace . . . I do not care whether you have a marketing board or whether you have a system like they have in the United States or Argentina, wherever—that the buyer is going to set that price. So then you look at the other side of the equation; and the equation is void.

In the matter of volume, the farmer can make his decisions. You can go for all-out production or you can cut down, depending on what the market demands.

So when you say, can you afford this or can you not afford it, I do not think the farmers maybe can afford it right now. But we are not looking at the immediate concern. We are looking at the long term, that somewhere down the road I think the farmers are quite capable of paying the cost of moving their grain.

I have always felt that all these services that are being provided, moving your grain, the handling of it and so on, should be part of the operation. They should be paid for. You should not subsidize the railroads.

If I get to the point that I cannot be competitive in that international market, then maybe society, through government, should step in there and help me. My own view is that 10 years down the road I will take care of that for myself, if we have some control of the system and we can put some efficiencies in it.

The Chairman: Thank you.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Just on that point, I would like to get my question answered.

That guarantee of service, is it sufficient in the bill? Again, if it is not, if there are any instructions that you would like to give to the committee in terms of amendments, I would like to hear what they are.

[Traduction]

fonds de la collectivité ou de leur exploitation agricole, etc., ce qui se révèlerait être vrai si vous tenez compte du fait qu'il n'y aurait plus de transport céréalier dans quatre ou cinq ans, et je ne pense pas qu'il y ait, quelque part, de nombreux agriculteurs qui laissent aller quelque chose sans en obtenir une autre en retour. Donc, de toute évidence, il doit y avoir un volume plus élevé ou une consommation plus élevée et une partie de cela doit, bien sûr, être le moyen de pression que le gouvernement ou les agriculteurs exercent sur les sociétés de chemin de fer.

Pouvez-vous nous faire part de vos propres sentiments sur le sujet . . . ? Je vous pose la question, monsieur McMillan; si quelqu'un d'autre désire faire des observations sur le sujet . . . En premier lieu, est-ce adéquat? Faut-il les augmenter, d'une façon ou d'une autre, selon vous? Estimez-vous que les sociétés de chemins de fer offriront un rendement approprié, compte tenu du projet de loi en vertu duquel elles devront agir?

M. I. McMillan: Bien, je reviens à la position qui a toujours été la nôtre, c'est-à-dire que le revenu de l'agriculteur est le produit du volume et du prix. Comme je l'ai déjà dit, les prix sur le marché international (peu importe que vous ayez un office de commercialisation ou un système semblable à celui des États-Unis, de l'Argentine ou d'ailleurs) sont ceux que l'acheteur fixera. Donc, vous examinez l'autre côté de l'équation; et l'équation est nulle.

Pour ce qui est du volume, l'agriculteur peut prendre ses propres décisions. Vous pouvez adopter la production illimitée ou alors la limiter selon les demandes du marché.

Alors, lorsque vous demandez: pouvez-vous nous le permettre ou non? Je ne pense pas que les agriculteurs répondent qu'ils peuvent se le permettre pour l'instant. Mais nous n'envisageons pas la situation à court terme. Nous l'envisageons plutôt à long terme, c'est-à-dire qu'à un moment donné, je crois que les agriculteurs seront en mesure de payer le coût du transport de leurs céréales.

J'ai toujours été d'avis que tous ces services qui sont fournis, le transport des céréales, la manutention etc., doivent faire partie de l'exploitation. On doit les payer. Vous ne devez pas subventionner les sociétés de chemin de fer.

Si j'en arrive au point où je ne suis pas dans une situation concurrentielle sur le marché international, alors peut-être que la société, par le biais du gouvernement, devrait s'en mêler et m'aider. Selon moi, dans 10 ans je pourrai régler mes propres problèmes si j'exerce un certain contrôle sur le système et si je peux le rendre plus efficace.

Le président: Merci.

Monsieur Murta.

M. Murta: À ce sujet, j'aimerais qu'on réponde à ma question.

Cette garantie de service, est-elle suffisante dans le projet de loi? Ici encore, si elle ne l'est pas et s'il y a des recommandations que vous aimeriez faire au comité relativement à des modifications, j'aimerais les entendre.

[Text]

The Chairman: Mr. Orsak.

Mr. Orsak: Thank you, Mr. Chairman. I will attempt to answer that.

With our compromise proposal that 20% of the money go to the railway and 80% in some sort of freight entitlement, at option to producers, that 20% we see as perhaps the big stick that you need; that the government would be able to use in saying to the railway, look, Mr. Railroader, you have not performed up to the standards that are set out by various people within the industry and therefore we are going to hold back some of the money that is going to you, some of the 20%.

Another answer to it is that, being free enterprisers and, hopefully, a free enterprise country, competition between railways and between different modes of transportation will dictate, to a certain extent, service—particularly if they are getting paid for service. If they are not getting paid for service, well then, competition is—there is none. Nobody wants it. They will compete not to do it.

The Chairman: Thank you.

Mr. Murta: You are satisfied, then, in terms of the service . . .

The Chairman: Sorry, Mr. Murta.

Madam Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Il me fait plaisir de revoir les gens de ce groupe, lesquels nous avons rencontrés à quelques occasions, à Ottawa. Je suis heureuse d'être venue dans l'Ouest également afin de pouvoir comprendre de quelle façon se fait le commerce des céréales. Nous réalisons que ce n'est pas uniquement une question de transport, car il semble que vous avez des problèmes sérieux au niveau de l'entreposage. Lorsqu'on nous dit qu'on doit stocker des céréales, à la ferme, pour une période de plus de deux ans, alors je me dis que ce n'est pas uniquement une question d'efficacité au niveau des compagnies de chemins de fer. Il ne s'agit pas que de la capacité de transporter les céréales soit à Thunder Bay ou à Vancouver, mais il y a aussi tout le problème de l'entreposage aux embranchements ou même dans les élévateurs, c'est-à-dire dans les *wheat pool*.

Je voudrais bien qu'on m'explique ce système. N'avez-vous pas suffisamment de place dans les élévateurs? Est-ce que les disponibilités des *wheat pool* ou des autres entreprises, dans leurs facilités d'entreposage, sont telles qu'elles devraient être améliorées? Comme j'ai entendu parler, par le juge Hall, du système utilisé à Weyburn, je voudrais savoir si les criblures vous rapportent quelque chose et de quelle façon. Ce sont mes deux questions.

M. Esquirol: Je vais répondre à cette question. Je ne sais pas par quoi commencer. Commençons par le début.

J'ai discuté récemment avec l'administrateur d'une compagnie de grain qui possède un nouveau terminal à Vancouver.

[Translation]

Le président: Monsieur Orsak.

M. Orsak: Merci, monsieur le président. J'essaierai d'y répondre.

Dans notre proposition de compromis voulant que 20 p. 100 de l'argent aillent aux sociétés de chemin de fer et 80 p. 100 dans une sorte de droit de fret, au choix des producteurs, nous considérons que ces 20 p. 100 sont peut-être le moyen de pression dont vous avez besoin; c'est-à-dire que le gouvernement pourra les utiliser pour dire aux sociétés de chemin de fer: «Voici la situation: vous n'avez pas donné le rendement que les diverses personnes de l'industrie attendaient de vous, par conséquent, nous retiendrons une partie de l'argent qui vous revient, c'est-à-dire une partie des 20 p. 100.»

On pouvait également donner une autre réponse, c'est-à-dire qu'étant des adeptes de la libre entreprise, et fort heureusement dans un pays qui la favorise, la concurrence entre les sociétés de chemin de fer et les divers modes de transport influera, jusqu'à un certain point sur le service, particulièrement si on les paie pour les services rendus. Si elles ne sont pas payées pour les services alors il n'y a plus de concurrence. Elles n'en voudront pas. Elles se feront la concurrence pour ne pas le faire.

Le président: Merci.

M. Murta: Vous êtes satisfait, alors pour ce qui est du service . . .

Le président: Je suis désolé, monsieur Murta.

Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I am pleased to see again this group whom we have met a few times in Ottawa. I am also pleased to be in the west in order to understand how the grain market works. We realize that the problem is not just transport, because it seems you also have severe problems with storage. When we are told that grain must be stored at the farm for more than two years, then I think it is not only a matter of efficiency on the part of the railroads. It is not only the possibility to move the grain to Thunder Bay or Vancouver, but also the whole problem of storing it at the junctions or even at the elevators, that is, in the wheat pools.

I wish someone would explain the system to me. Do you not have enough room in the elevators? Should the storage facilities in the wheat pools or elsewhere be improved? Since I heard from Judge Hall about the system used in Weyburn, I would like to know if you get something from the sifting and how. These are the two questions I wanted to ask.

M. Esquirol: I will answer that question. I do not know what to begin with. Let us do it from the start.

I spoke recently with the board member of a grain company who owns a terminal in Vancouver. I was sitting there when he

[Texte]

J'étais assis, comme cela, lorsqu'il m'a dit: «Savez-vous que notre nouveau terminal à Vancouver a livré, par bateau, 1.1 million de tonnes l'an dernier. Mais, savez-vous qu'on aurait pu en livrer 2 millions de tonnes!» Je lui ai dit: Est-ce possible?.. Et il m'a répondu: «Oui.» Je peux vendre mon élévateur situé à la campagne vers la mi-janvier, la mi-décembre, et même la mi-février, car à cette époque-là, les gens jouent aux cartes! Ils n'ont pas de wagons, pas de chars. Ce n'est pas à ce bout-ci qu'est le problème, ni à l'autre bout non plus; le problème se situe entre les deux. Cela fait 80 ans que c'est ainsi! Mais ce n'est qu'au cours des dernières 20 années qu'on s'est rendu compte que ça faisait mal. On sait ce qui s'est produit au cours des années 1970 à 1980; ça nous a coûté cher! On n'est toujours pas assuré que l'inflation sera moindre dans les années 1990. Donc, le problème se situe entre les deux. Cela répond-il à votre question?

Mme Côté: Oui, mais monsieur le président ...

Le président: Ce sera votre dernière question, madame Côté.

Mme Côté: Vous n'êtes pas généreux, monsieur le président!

Pouvez-vous nous décrire ce problème qui existe entre les deux? C'est ce que nous voudrions connaître. Où est-ce que ça fonctionne mal? Je vous réfère à cela car vous dites que l'alinéa 17.(1)d) du bill devrait être supprimé, alinéa qui traite de l'allocation de wagons entre les utilisateurs. Vous suggérez de supprimer tout cela. Comment décrivez-vous votre problème entre les deux, c'est-à-dire entre la ferme et le port?

M. Esquirol: De quel paragraphe s'agit-il?

Mme Côté: C'est l'alinéa 17.(1)d) que vous désirez supprimer du projet de loi.

M. Esquirol: Cela a trait à l'allocation de camions aux producteurs, n'est-ce pas?

Mme Côté: Il s'agit de l'allocation de wagons, l'affectation des wagons.

The Chairman: Mr. Orsak.

Mr. Orsak: It is our belief, as producers and as users of producer cars, that we have a right, which has been tested in the Supreme Court of Canada in years past, to be able to load and ship our own products in a rail car without having to be forced to go through an elevator system. We are constantly hearing from grain companies who run the elevators in between that we should not have the right to do that, or maybe, more specifically, our rights should be restricted under regulation to do that. What in effect that does is guarantee the grain company in the middle a handling charge on your grain. It costs \$600 to \$700 to load a car through an elevator, but I can load it myself with an auger in three or four hours at just a labour cost, really—my own labour and a little bit of fuel to run an auger.

[Traduction]

told me: "Do you know that our new terminal in Vancouver delivered, last year, by boat, 1.1 million tons. But, do you know that we could have delivered 2 million?" I said: "Is that possible?" And he answered: "Yes". I want to sell my elevator which is in the country around mid-January, mid-December and even mid-February because at that time people play cards! They have no freight cars. The problem is not at this end, neither at the other end; it is rather in the middle. It has been like that for the past 80 years! But it is only during the last 20 years that we realized it hurt. We know what happened during the 70s, it has been expensive! We are still not sure whether the inflation will be less during the 90s. So, the problem remains in between. Does that answer your question?

Mrs. Côté: Yes, but, Mr. Chairman ...

The Chairman: That would be your last question, Madam Côté.

Mrs. Côté: You are not generous, Mr. Chairman!

Can you describe the problem that exists between the both of them? That is what we want to know. Where is the problem? I refer to that because you mentioned in paragraph 17.(1)d) that the bill should be demised, paragraph on the allotment of freight cars between users. You suggest to remove all that. How do you describe your problem between the two of them, that is the farm and the port?

Mr. Esquirol: Of what paragraph are you talking about?

Mrs. Côté: It is paragraph 17.(1)d) that you want to remove from the bill.

Mr. Esquirol: It refers to the allotment of trucks to producers, does it not?

Mrs. Côté: It is about the allotment of freight cars, the assignment of freight cars.

Le président: Monsieur Orsak.

Mr. Orsak: Nous estimons, en tant que producteurs et utilisateurs des wagons de producteurs, que nous possédons un droit qui nous a été confirmé par la Cour suprême au cours des dernières années, qui nous permet de charger et d'expédier nos propres produits par wagons de chemin de fer sans devoir passer par un réseau de silos. Les sociétés céréaliers qui possèdent les silos entre les deux nous disent sans cesse que nous n'avons pas le droit de le faire ou peut-être, plus particulièrement, que nos droits devraient être restreints en vertu de la loi. Le résultat immédiat, c'est qu'on assure ainsi aux compagnies céréaliers le paiement de frais de manutention. Il en coûte de \$600 à \$700 pour charger un wagon à l'élévateur, mais je peux le faire moi-même en utilisant une vis élévatrice; il faut alors trois à quatre heures et les seuls coûts sont ceux de la main-d'œuvre et un peu d'essence pour faire fonctionner la vis élévatrice.

[Text]

developed a gathering and a handling system that was supposed to be efficient and fast. What has gone wrong when it benefits me more to load the car myself rather than go through a volume facility in my nearest town? So our problem with Clause 17.(d) comes from that. It also comes from the make-up of the Senior Grain Transportation Committee, which is heavily dominated by those interests that do not want us, you see.

So we would like to keep the allocation regulations and rules, if they are necessary, under the Canada Grain Act, with the sole jurisdiction of the Canadian Grain Commission so that our rights are not jeopardized by vested interests.

The Chairman: Thank you, Madam Côté.

Mr. McKnight, five minutes.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to carry on a little further on the use of producer cars. Yesterday when Mr. Justice Emmett Hall appeared I had the opportunity to ask him about his 1977 recommendation that 5% of the cars available be allocated to producer cars: would that maintain, in his opinion, the ability of producers to continue to use producer cars? He thought the 5% was adequate. I think 5% is in his report, and it would mean about approximately 40 million bushels or 20,000 cars annually being loaded directly by producers, resulting in savings at that time of approximately \$4.8 million yearly return to the producers. I will ask Palliser, in your opinion, is the 5% adequate?

Mr. Simpson: I think there should not be any limit on it at all. It is the producer's fundamental right to load a producer car, and if 100% of the producers in western Canada want to load their own cars, that is a signal saying that there is something wrong with this damn old system we have here—the darn old system we have here, sorry. I think there should be no number put on that, Bill.

Mr. McKnight: Going to Mr. Hall's recommendations, he made five recommendations regarding the use of producer cars. The only one I know as being really implemented is the 5% top. One of a couple of other implementations that he wanted, which I think really says a lot for some of the problems we have had, is that the sidings on abandoned rights of way be maintained for the use of producers in the loading of producer cars. Do you see that adding to the use of producer cars if that were maintained?

The Chairman: Mr. Orsak.

Mr. Orsak: I do not think that retention of the siding in itself will foster the increased use of producer cars. The reason why producers ship through a producer car is simply econom-

[Translation]

chargerait eux-mêmes les wagons; par conséquent, on a élaboré un système de cueillette et de manutention qui devait être efficace et assurer un chargement plus rapide. Que s'est-il produit pour que maintenant il soit plus profitable de charger les wagons soi-même plutôt que de passer par les élévateurs de la ville la plus rapprochée? Le problème suscité par l'article 17.(d) découle de cette situation. Il découle aussi de la constitution du Comité supérieur du transport du grain, largement dominé par des membres qui s'opposent à nous.

Par conséquent, nous aimerais que la réglementation des allocations et que les règles nécessaires soient conformes à la Loi sur les grains du Canada et demeurent sous la juridiction unique de la Commission canadienne des grains afin que nos droits ne soient pas menacés par des intérêts fixés de longue date.

Le président: Merci, madame Côté.

Monsieur McKnight, on vous accorde cinq minutes.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais poursuivre un peu au sujet de l'utilisation des wagons de producteurs. Hier, lorsque le juge Emmett Hall a participé aux audiences, j'ai eu l'occasion de lui parler au sujet de la recommandation de 1977 à l'effet que 5 p. 100 des wagons disponibles devraient être déclarés wagons de producteurs; je lui ai demandé si, à son avis, ceci permettrait aux fermiers de continuer d'utiliser des wagons de producteurs? Selon lui, 5 p. 100 représente une portion tout à fait adéquate et je crois que c'est le chiffre mentionné dans son rapport. Cette proportion signifie que les producteurs pourraient charger directement 40 millions de boisseaux ou 20,000 wagons annuellement et économiser ainsi, à cette époque, approximativement 4.8 millions de dollars par année. J'aimerais demander à M. Palliser si à son avis 5 p. 100 suffit.

M. Simpson: À mon avis, il ne devrait exister aucune limite quant aux wagons chargés par les producteurs. C'est là un des droits fondamentaux des producteurs et si 100 p. 100 d'entre eux décident, dans l'Ouest canadien, de charger leurs propres wagons, il faudra voir dans ce geste une indication de la décrépitude de notre bon vieux système. Je crois, Bill, qu'aucun chiffre ne devrait être fixé à l'égard des wagons de producteurs.

M. McKnight: J'aimerais revenir aux recommandations de M. Hall; il a fait cinq recommandations au sujet de l'utilisation des wagons de producteurs. La seule à ma connaissance qui a réellement été mise en oeuvre est celle de la limite de 5 p. 100. Parmi les autres changements qu'il avait recommandés, ce qui à mon avis est très significatif à l'égard des problèmes que nous avons subis, on trouve une recommandation qui propose de maintenir les voies d'évitement abandonnées et de donner aux producteurs le droit d'utiliser celles-ci pour charger leurs propres wagons. À votre avis, si l'on maintenait ces voies d'évitement en exploitation, est-ce que les producteurs feraient de plus en plus leurs changements eux-mêmes?

Le président: Monsieur Orsak.

M. Orsak: Je ne crois pas qu'en conservant les voies d'évitement on encourage nécessairement une utilisation accrue des wagons de producteurs. La principale raison pour

[Texte]

ics, the saving in handling and the increased value of your product when it gets to terminal position relative to the value of it at the primary point. I have shipped cars of rapeseed—even though I am a wheat producer representative here, I also grow rapeseed... and I made \$7,000 on one car over and above the price I would have received if I had sold it at the local point. I do not think that is something this committee would want to stifle.

The Chairman: Final question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: It is going to take me two minutes for one question. Mr. Chairman, I will switch and go to Mr. McMillan.

Regarding the form of payment, in Ottawa when we had the Canadian National Railroad in front of us, the Chairman, Mr. Horner, with his opposition to any form of the freedom of choice for farmers regarding the payment, is quoted as saying:

Farmers are very very smart; you do not tell the difference between a bushel of Thatcher wheat grown on my land...

—I do not know who grows Thatcher...

... or my neighbour's land, and I do not think you should ever legislate anything that entices or imbibes or forces the general public to cheat.

Would you agree with Mr. Horner's statement that this could lead to cheating? Do you really think that farmers in Saskatchewan and western Canada would be tempted?

The Chairman: Mr. McMillan.

Mr. I. McMillan: Are you asking me whether a farmer would cheat? No!

Mr. Hnatyshyn: Speak for yourself.

Mr. I. McMillan: Could I go back to just one thing, producer cars? I was on a committee that looked at this thing, with Harold Sneedson, past President of the Manitoba Wheat Pool, and Sid Williams, the past Deputy Minister of Agriculture, and we made that recommendation, that it be 5,000; but they do not tell you the rest of it. That was on condition that the producer car could have more than one put grain into it, and they have not done that so far, and the result is that you wait and wait and wait until they get enough quota and you cannot sell it. The result is that the cars are seven and eight months...

Mr. McKnight: The quota stifles the use of producer cars.

Mr. I. McMillan: The statement was made that...

Mr. McKnight: It deprives the farmer of the use of producer cars.

[Traduction]

laquelle les producteurs font l'expédition au moyen de wagons qu'ils chargent eux-mêmes est une raison purement économique; ils économisent la manutention et la valeur de leur produit augmente lorsqu'il arrive au terminal, comparativement à sa valeur s'il reste au point d'origine. J'ai déjà expédié des wagons de colza, même si je suis représentant des producteurs de blé ici aujourd'hui, je cultive aussi du colza et j'ai fait un profit de \$7,000 pour un seul wagon en plus du prix que j'aurais normalement obtenu si j'avais vendu ce colza au point d'origine local. Je ne crois pas que le Comité devrait se cacher cette réalité.

Le président: Une dernière question, monsieur McKnight.

M. McKnight: Je prendrai deux minutes pour poser une seule question. Monsieur le président, je m'adresse à M. McMillan.

Quant aux modalités de paiement, lorsque nous avons entendu la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, à Ottawa, le président, M. Horner, qui s'oppose à toute forme de liberté de choix pour les agriculteurs en ce qui concerne les paiements, a dit:

Les agriculteurs sont très, très astucieux; vous ne connaissez pas la différence entre un boisseau de blé Thatcher cultivé sur mes terres...

Je ne sais pas qui cultive du blé Thatcher...

... ou sur les terres du voisin; à mon avis, il ne faudrait jamais créer des lois qui encouragent, incitent ou forcent le public en général à tricher.

Êtes-vous d'accord avec la déclaration de M. Horner que cet état de chose pourrait encourager le public à tricher? Croyez-vous réellement que les agriculteurs de la Saskatchewan et de l'Ouest canadien seraient tentés de le faire?

Le président: Monsieur McMillan.

M. I. McMillan: Vous me demandez si un agriculteur pourrait tricher? Absolument pas!

M. Hnatyshyn: Vous parlez en votre propre nom.

M. I. McMillan: Pourrais-je revenir sur un seul sujet, c'est-à-dire les wagons de producteurs? J'ai été membre d'un comité qui a étudié cette question avec Harold Sneedson, ancien président de la *Manitoba Wheat Pool*, et Sid Williams, ancien sous-ministre de l'Agriculture, et nous avons fait cette recommandation au sujet de la limite de 5,000; toutefois, lorsqu'on mentionne cette recommandation, on n'ajoute pas le reste. Cette recommandation avait été faite à condition que plusieurs producteurs puissent charger des céréales dans un wagon de producteur, ce qu'ils n'ont pas fait jusqu'à ce jour. Le résultat c'est qu'on attend pendant de longues périodes jusqu'à ce qu'un agriculteur obtienne un quota suffisant; alors, il est difficile de vendre les produits. Les wagons sont retenus pendant sept et huit mois...

Mr. McKnight: Les quotas refrènent l'utilisation des wagons de producteurs.

M. I. McMillan: On a déjà déclaré que...

Mr. McKnight: Les quotas empêchent l'agriculteur d'utiliser les wagons de producteurs.

[Text]

The Chairman: Mr. McKnight, let us get one question at a time.

Mr. McKnight: That was a statement.

The Chairman: Mr. Gorr.

Mr. Gorr: In answer to the last question the gentleman asks, I do not believe it is good policy for the government to deliberately set up an environment where it is profitable to cheat. I would have to say that I could give you many examples in the grain industry where that already exists.

But with regard to the choice option, the freight credit option as outlined and described by the Prairie Farm Commodity Coalition totally eliminates the possibility of cheating, so if the intent of your question is that the freedom of choice would lead to cheating, I would say it definitely does not, because it has been set up in such a way that it cannot be cheated on.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: You are next anyway.

Mr. Loiselle: Not on my five minutes.

I know that Mr. Horner is able to defend himself quite well, but the quotation that my good friend Mr. McKnight is reading . . . I talked with Mr. Horner after that, and what he clearly expressed to me is that it is simply because in all methods of payment to the producers put on the table until right now, except the one put by Gilson, there was a danger of putting the people who, in his own words, had to work quite hard to survive in an environment where they would be inclined to cheat. That is a big difference, and that is exactly what Mr. Horner had in his mind.

Thank you.

Mr. Hnatyshyn: It was misinterpreted in bilingualism as well.

Mr. McKnight: Just as a point of clarification, Mr. Chairman, if I could.

The Chairman: On the same point of order.

Mr. McKnight: The quote was July 27, 1983, *World at Six*, CBC Radio, which most people would refer to as being fairly accurate.

The Chairman: Is that right?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Since when did the Conservative Party accept the CBC?

The Chairman: Order.

Mr. Loiselle, *cinq minutes*.

[Translation]

Le président: Monsieur McKnight, essayons de régler une question à la fois.

M. McKnight: Il s'agissait d'une déclaration et non d'une question.

Le président: Monsieur Gorr.

M. Gorr: En réponse à la dernière question de ce monsieur, j'aimerais déclarer qu'il est nocif pour un gouvernement de sciemment créer un environnement qui encourage la fraude. Je dois malheureusement dire que je pourrais vous donner de nombreux exemples dans l'industrie céréalière qui montrent qu'on fait déjà appel à des pratiques frauduleuses.

En ce qui concerne le choix, l'option du crédit accordé au transport, mentionnée et décrite par la *Prairie Farm Commodity Coalition*, élimine totalement la possibilité de tricher; par conséquent, si votre question sous-entend que la liberté de choix mène nécessairement à la tricherie, je dirais qu'il n'en est définitivement pas ainsi puisque cette liberté de choix a été constituée selon des modalités qui ne permettent aucune fraude.

M. Loiselle: Monsieur le président, j'aimerais faire un commentaire au sujet du règlement.

Le président: Vous êtes de toute façon le prochain à obtenir la parole.

M. Loiselle: Pas durant les cinq minutes qui me sont allouées, j'espère.

Je sais que M. Horner peut fort bien se défendre, mais les citations que mon ami M. McKnight lit actuellement . . . J'ai parlé à M. Horner par la suite et il m'a très nettement fait comprendre qu'il est de cet avis simplement parce que toutes les modalités de paiement aux producteurs présentées jusqu'à ce jour, sauf celles du rapport Gilson, comportent un danger car elles placent les agriculteurs qui, selon ses propres mots sont des gens qui doivent travailler avec acharnement pour survivre, dans un cadre qui les incite à tricher. Voilà qui est bien différent et ceci reflète exactement la pensée de M. Horner.

Merci.

M. Hnatyshyn: On a aussi mal interprété ses déclarations au sujet du bilinguisme.

M. McKnight: J'aimerais simplement apporter un éclaircissement, monsieur le président, si je le peux.

Le président: Au sujet du même point de Règlement?

M. McKnight: Cette citation était tirée de l'émission *World at Six* du 27 juillet 1983, diffusée par CBC Radio-Canada; je crois que la majorité des gens considéreraient cette source comme fiable.

Le président: Est-ce exact?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Depuis quand le Parti conservateur accepte-t-il la CBC?

Le président: Je vous rappelle à l'ordre, messieurs.

Monsieur Loiselle, *you have five minutes*.

[Texte]

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman. If you want, I will not go into the details of the bill, but into the environs.

• 1130

When we are listening to you we see . . . I agree with the three objectives you have: the compensation, the neutrality and the efficiency. You referred a few minutes ago to the sincerity of the people we met yesterday, and I think everybody agrees with that. But do you realize that, frankly, if we are talking about efficiency, you are probably right, and I am more inclined to say you are fully right, to take the stand you are taking?

The problem is that many people are afraid of the change. You have people in the east, in my own province, who react to the Gilson report by saying a payment to the producer on the basis of acreage would be a new subsidy for agriculture, and they say the subsidy right now is a subsidy for transportation, because of many interventions, not only based on the objective of the efficiency of agriculture in Canada—you know what happened there last fall. Right here in the west, we are listening to some arguments . . . and yesterday, you know, we were listening to the church about what will happen to the communities, and we have been listening to others who were talking about what they will lose. We had a man right there who said, if you go with this bill I will be unemployed, I will lose my farm.

In politics and democracy, and as a union, I think we have to respect the capacity, or the ability of people to adapt to the change. There is in this bill one provision saying we will review the bill in 1985-1986. We are here today because the government has too many royal commissions making studies. The Gilson report is probably the best one we have on the efficiency of the system of agriculture, of the economy in the west. But the Gilson report was in a direct line on the economic side of this change, of what we need to put in place.

My friend from the NDP will tell you there is no social aspect in the Gilson report, and they will talk about the municipalities which will disappear, and so on. My friends from the east, Ontario and Quebec, will tell you we do not care about the earth. They will say, you are creating some distortions and we will have to pay for that.

The Chairman: Your friend in the Chair would ask you to put the question.

Mr. Loiselle: I will do so. Listen, instead of saying the review will be only in 1985-1986, suppose we were—and in this bill I do not now know exactly how . . . but suppose we were to say the Government of Canada will ask, for the west, for a social economic study to make sure the implementation of the Gilson report will take care of all the aspects brought to our attention, and this task force will have to report to Parliament within a year; and suppose we were to do the same for Quebec and Ontario people and the Maritimes people, saying we will have a better look at the implications of such change for the

[Traduction]

M. Loiselle: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, je ne parlerai pas des détails du projet de loi, mais plutôt des éléments connexes.

Lorsqu'on vous écoute, on constate . . . Je suis d'accord avec vos trois objectifs: la compensation, la neutralité et l'efficacité. Vous avez mentionné, il y a quelques minutes, la sincérité des gens que nous avons rencontrés hier et je crois que nous sommes tous d'accord à ce sujet. Toutefois, avez-vous réalisé que franchement, si vous parlez d'efficacité, vous avez probablement raison, et j'ai tendance à dire plutôt que vous avez entièrement raison, d'opter pour cette position.

Le problème c'est que bon nombre de personnes ont peur des changements. Certains individus dans l'est, dans ma propre province, réagissent au rapport Gilson en disant que toute forme de paiement aux producteurs en fonction des superficies constitue une nouvelle subvention à l'agriculture; ils disent de plus que les subventions actuelles constituent une aide au transport à cause de plusieurs interventions qui ne sont pas toutes faites uniquement en vue d'améliorer l'efficacité de l'agriculture au Canada . . . Vous savez ce qui s'est produit là-bas à l'automne dernier. Ici dans l'Ouest, nous écoutons des déclarations; hier, comme vous le savez, nous avons prêté oreille aux déclarations de l'église au sujet de ce qui se produira dans les collectivités; de même, nous avons entendu d'autres intervenants énumérer tout ce qu'ils perdraient. Un des participants a même dit hier que si on adopte ce projet de loi, il deviendra chômeur, il perdra sa ferme.

En politique et en démocratie, et à titre de syndicat, je crois que nous devons respecter la capacité ou la possibilité d'adaptation aux changements. Ce projet de loi comporte une disposition qui prévoit sa révision en 1985-1986. Nous sommes ici aujourd'hui parce qu'un trop grand nombre de commissions royales d'enquête font des études. Le rapport Gilson est probablement le meilleur document rédigé au sujet de l'efficacité du système agricole et de l'économie dans l'Ouest. Mais le rapport Gilson présente le point de vue économique des changements des modifications qu'il faut mettre en place.

Mes amis du NPD vous diront que le rapport Gilson ne comporte aucun aspect social, ils vous parleront des municipalités en voie de disparaître, etc. Mes amis de l'est de l'Ontario et du Québec, vous diront qu'on ne se préoccupe pas assez de la terre. À leur avis, vous créez des distorsions et il nous faudra un jour payer pour cela.

Le président: Votre ami ici qui doit assurer la présidence du Comité vous demande de bien vouloir poser votre question.

M. Loiselle: J'y arrive. Au lieu de déclarer que la révision de ce projet de loi sera faite en 1985-1986, supposons qu'on décide, étant donné la formulation de ce projet de loi je ne sais pas exactement comment on pourrait le faire, mais supposons qu'on demande au gouvernement de faire faire une étude socio-économique de l'Ouest pour s'assurer que la mise en oeuvre du rapport Gilson pourra effectivement régler tous les aspects des problèmes qui nous ont soumis et que le groupe de travail soit obligé de présenter un rapport au Parlement en deçà d'une année; supposons de plus qu'on fasse de même pour

[Text]

east; and we will come back across Canada with these two reports in a year from now, and we will try to—if necessary, if it is good for the nation . . . proceed further before 1985-1986. Would you agree with such a compromise, sir?

[Translation]

les gens du Québec, de l'Ontario et des Maritimes en déclarant qu'on aura ainsi l'occasion d'examiner plus en profondeur les répercussions de tels changements sur l'est du Canada. Dans un an, nous nous réunirons de nouveau en apportant ces deux rapports des points opposés du Canada et nous essaierons, si cela est nécessaire et profitable pour le pays, de faire progresser ce dossier avant 1985-1986. Seriez-vous d'accord avec un compromis de cette sorte monsieur?

The Chairman: Mr. McMillan.

Mr. I. McMillan: The Crow rate is just one area. This is a national problem we are talking about out here. You are getting it firsthand from these farmers who know what they are up against, but it is a national problem, and we have to deal with it as such. We are saying the subsidy should go to the producer in order for us to continue the economic development of western Canada. I cannot put it any simpler than that.

Along with this, there is the Canadian Wheat Board, who think it is a fine idea for marketing 75% of our wheat, but we think the wheat board should not be in the marketing of rye and flax and rapeseed except . . . it should be under the control of the country, and the domestic feed grain policy should be resolved so it is on the open market and the wheat board is the buyer and seller. That is the next problem we have to face.

Le président: Monsieur McMillan.

M. I. McMillan: Le tarif du Nid-de-Corbeau ne constitue qu'une seule question. On parle ici d'un problème dont l'envergure est nationale. Vous obtenez des informations de première main de la part de ces agriculteurs qui connaissent les obstacles, mais il s'agit d'un problème national et il faut les traiter comme tel. À notre avis, les subventions devraient être versées aux producteurs pour que nous puissions poursuivre le développement économique dans l'Ouest canadien. Je ne peux pas m'exprimer de façon plus simple.

En même temps, la Commission canadienne du blé croit que cette idée est parfaite quant à la commercialisation de 75 p. 100 de notre blé; toutefois, à notre avis, la Commission canadienne du blé ne devrait pas s'occuper de la commercialisation du seigle, du lin et du colza, sauf si celle-ci est contrôlée par le pays. Nous croyons de plus que la politique nationale concernant les céréales fourragères devrait permettre aux transactions relatives aux céréales fourragères d'être effectuées sur le marché libre et devrait aussi déterminer que la commission sera à la fois acheteur et vendeur. C'est là un de nos prochains problèmes à régler.

La question dont nous parlons aujourd'hui est celle du tarif du Nid-de-Corbeau. Selon moi, si les sommes d'argent sont remises aux producteurs sous forme de subventions aux producteurs, elles permettront de régler une grande partie des distorsions. Comme l'a déjà mentionné Bill Cooper, le petit fermier devra diversifier sa production s'il veut rester en affaires. Voilà donc l'objectif principal de toute notre présentation; nous croyons que les paiements devraient parvenir aux producteurs car, à notre avis, si chacune des entreprises agricoles des collectivités et des districts propres, les fermiers pourront assurer le développement des villages et mettre en place toutes les commodités nécessaires.

This problem here that we are talking about today is the Crow rate. We feel if that money is paid to the producer, and it is a producer subsidy, it will go a long way to removing some of the distortions. As Bill Cooper mentioned, the small farmer is going to have to diversify if he is in business. I guess that is the whole thrust of our presentation, that this money some way has to go into the producer, because we feel if you have prosperous farmers out there in the district in a community, they will take care of the small community and provide the amenities that are necessary.

The Chairman: Thank you.

Mr. Cooper.

Mr. B. Cooper: I am just responding to the mention that was made here about this review and so on. You know, certainly we accept the notion of a review, but I think we have to be realistic and suggest that some of this cannot wait until 1985-1986 reviews, unless you want massive intervention by provincial subsidies, as Alberta did with our crushing industry last year. The crushing industry, for example, which crushes our canola, cannot last. As I pointed out, in 1976 the distortion was only \$8 a tonne. It was not very much; you could live with \$8 a tonne. That is why it was not very important in 1961 when it came under the Crow; it did not matter; but in 1983 it was \$32 a tonne. Some of them closed their doors. Mr. Mazankowski knows all about that; right next door to him

Le président: Merci.

Vous avez la parole monsieur Cooper.

M. B. Cooper: J'aimerais simplement répondre aux intervenants qui ont parlé de la révision de ce projet de loi. Vous savez certainement que nous sommes d'accord avec l'idée d'une révision, mais je crois qu'il faut être réaliste et admettre qu'une partie de cette révision ne pourra définitivement pas être entreprise avant 1985-1986 à moins que l'on accepte une intervention massive de la part des provinces, sous forme de subventions, semblable à celle de l'Alberta effectuée l'an dernier à l'égard de notre industrie de trituration. Cette industrie, qui assure le broyage du colza, ne peut survivre. Comme je l'ai déjà mentionné, en 1976 la distorsion s'élevait à 8 dollars la tonne. Ce n'est pas énorme; il est possible de survivre malgré ce 8 dollars la tonne. C'est pourquoi cette

[Texte]

they closed their doors and shut down. The bins were not dry; there was still some product there, but they could not make any profit. They had to shut down, and by 1986 they will all shut down. You will build another plant in eastern Canada; it might be in Quebec or Ontario. I suspect there is one on the drawing board right now, to build another plant in Ontario. But we do not believe that is right. We think we can profitably—if things are given half a chance we can crush the seed here.

I know you suggested there was someone sitting here yesterday who suggests they were going to lose their farm. This may well be, but as I pointed out in my presentation, the reason some of the farms are dying is that we have the Crow and they cannot diversify; they cannot afford to diversify, and they cannot get into other things, and therefore they have to close their doors or else get off-farm jobs and so on. So I think you have to look at the two sides of the issue, and some of these things cannot wait.

The Chairman: Thank you, Mr. Cooper.

Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Thank you, Mr. Chairman. I am glad you did not limit me to five minutes.

The Chairman: Yes, I did. You spoke too soon.

Mr. Hovdebo: I have a number of questions for clarification.

Mr. Cooper, first of all, how many members in your organization?

Mr. B. Cooper: Our membership varies, depending on the production of grains of all kinds. If you ask us in mid-summer for this year, it is probably in around the 800 or 1,000 mark, but it does change with the commodity—you understand we have to collect the membership annually, and as people go in and out of production, depending on how much wheat they grow, and how much canola, they will be in-and-outers in terms of members as well.

• 1140

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: So about 800 members. You really represent a very small part of the canola growers. I know there are 800 in my area; and that is a very small area.

[Traduction]

question avait peu d'importance en 1961 lorsque nous avons été soumis au tarif du Nid-de-Corbeau; toutefois, en 1983, cette distorsion s'élevait à 32 dollars la tonne. Certaines entreprises ont dû fermer leurs portes. M. Mazankowski connaît cette situation car ses propres voisins ont dû mettre la clé sur la porte et fermer leur entreprise. Les réservoirs n'étaient pas vides, ils contenaient encore des céréales, mais il était impossible de réaliser un profit en vendant celles-ci. Ces entreprises devaient fermer et d'ici à 1986 elles devront toutes fermer leurs portes. Vous devrez construire d'autres usines dans l'Est du Canada, au Québec ou en Ontario. Je crois même que les ingénieurs sont déjà rendus à l'étape de la conception technique d'une nouvelle usine qui devrait être construite en Ontario. Cette situation est tout à fait injuste; à notre avis, nous pouvons exploiter des entreprises rentables; si on nous en donne l'occasion, on peut faire le broyage des graines ici même.

Je sais que vous avez mentionné le fermier qui témoignait hier et disait qu'il allait bientôt perdre sa ferme. Peut-être est-ce le cas, mais comme je l'ai fait remarquer dans ma présentation, certaines fermes se meurent à cause du tarif du Nid-de-Corbeau et simplement parce qu'elles ne peuvent diversifier leur production. Elles ne peuvent le faire pour des raisons économiques; par conséquent, elles doivent fermer leurs portes ou alors les agriculteurs doivent chercher des emplois secondaires à l'extérieur de leur ferme. Il faut donc, à mon avis, examiner les deux facettes de cette question; certains éléments de ce problème sont urgents.

Le président: Merci monsieur Cooper.

Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Merci monsieur le président. Je suis heureux de constater que vous ne m'imposez pas une limite de cinq minutes.

Le président: Oui, je suis forcé de vous imposer une limite; vous avez malheureusement parlé trop vite.

M. Hovdebo: J'aimerais poser un certain nombre de questions pour obtenir des éclaircissements.

Monsieur Cooper, d'abord, combien de membres comporte votre organisation?

M. B. Cooper: Le nombre varie selon la production de céréales de toutes sortes. Si vous me posez la question au milieu de l'été cette année, je vous répondrai que nous regroupons de 800 à 1,000 membres, mais ce nombre varie selon les denrées produites. Vous comprenez que notre organisation reçoit les cotisations annuellement et puisque les producteurs changent de domaine selon qu'ils produisent plus de blé ou de colza, ils sont parfois membres de notre organisation et parfois membres d'une autre.

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Ainsi, près de 800 membres. Vous représentez vraiment une toute petite partie des producteurs de colza Canola. Je sais qu'il y en a 800 dans mon secteur; et il s'agit d'un très petit secteur.

[Text]

Mr. B. Cooper: I think most commodity groups would suggest that 10% or so may be members, but certainly they represent a lot more of the thinking.

Mr. Hovdebo: When you state that the Crow rate is putting these farmers out of business... These fellows that came yesterday said they were going out of business; they were not going out of business. They were managing to survive now, and the Crow rate would put them out of business. That is an immediate thing. Would not the solution to your problem be some kind of comprehensive policy for transportation of all products rather than the elimination of the Crow rate?

Mr. Cooper: You are suggesting that all commodities should be under the Crow, I presume.

Mr. Hovdebo: One way or the other.

Mr. Cooper: As I pointed out, you can take that route, but you should then extend the Crow to all corners of the nation. Why should you have a Crow just to Thunder Bay? You know, we cannot get our commodities into the market now in Montreal and Toronto simply because of some further distortions which we are creating by this bill. I do not understand that.

You have totally ignored the trucking industry. You, from Prince Albert, of all people, sir, would be interested in the trucking industry getting that canola out to those crushing plants, I would believe. You might even hope there would be one built in your constituency; and there will not be if you do not support the trucking industry.

Mr. Hovdebo: What I am talking about here is exactly that. In our area, as far as the truckers and particularly as far as canola delivery are concerned, the problem is there and it continues to be there as long as we have the system we have. But what you expressed, I suppose, was exactly the party policy; and that is a comprehensive transportation system. We have now several hundred variations of transportation subsidies, at and east, the Crow, and the airport, and the trucking, through a variety... What I am suggesting is this. Would your problems, the ones that you are expressing very eloquently in several ways, not be solved by a comprehensive...

Mr. B. Cooper: I think it would be solved much better and remove the distortions... I am not against the subsidy. If agriculture needs a subsidy, great. So be it. But let us pay it out in a way that does not distort the market and the opportunities for production. As I said, we can only grow canola once every four years. That is why we want the opportunity to grow some other crops. If you discourage the production of other crops because you subsidize some of them and do not subsidize others, then you are not helping good husbandry or good land use, and so on.

[Translation]

M. Cooper: Je pense que la plupart des groupes de marchandises diraient que 10 p. 100 ou environ sont des membres, mais qu'ils représentent certainement bien plus sur le plan des opinions.

M. Hovdebo: Lorsque vous déclarez que le tarif du Nid-de-Corbeau fait perdre le travail à ces fermiers... Ces personnes qui sont venues hier ont dit qu'elles allaient perdre leur travail; elles ne vont pas perdre leur travail. Elles arrivent à survivre maintenant et le tarif du Nid-de-Corbeau leur ferait perdre leur travail. C'est la chose immédiate. Est-ce que la solution à votre problème ne serait pas une sorte de politique globale du transport de tous les produits plutôt que l'élimination du tarif du Nid-de-Corbeau?

M. Cooper: Vous proposez que toutes les marchandises soient au tarif du Nid-de-Corbeau, je présume.

M. Hovdebo: D'une manière ou de l'autre.

M. Cooper: Comme je l'ai souligné, vous pouvez suivre cette voie; mais il faudrait alors étendre le Nid-de-Corbeau à tous les coins de la nation. Pourquoi auriez-vous le tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à Thunder Bay uniquement? Vous savez, nous ne pouvons envoyer nos marchandises maintenant vers les marchés de Montréal et de Toronto tout simplement à cause de quelques autres déformations que nous créons avec ce projet de loi. Je ne comprends pas cela.

Vous avez complètement laissé de côté l'industrie du camionnage. Vous surtout, monsieur, qui venez de Prince Albert, devriez être intéressé à ce que l'industrie du camionnage transporte ce colza Canola vers les usines de pressurisation, je pense. Vous pourriez même espérer qu'une usine soit construite dans votre circonscription; et il n'y en aura pas si vous n'appuyez pas l'industrie du camionnage.

M. Hovdebo: Ce dont je parle en ce moment, c'est exactement cela. Dans notre secteur, en ce qui concerne les camionneurs et particulièrement la livraison du colza Canola, le problème existe et il continuera d'exister aussi longtemps que nous avons le système actuel. Mais ce que vous avez exprimé, je suppose, c'était exactement la politique du parti; et il s'agit d'un système de transport global. Nous avons maintenant plusieurs centaines de types de subventions pour les transports à l'Ouest et à l'Est, le Nid-de-Corbeau, les aéroports, le camionnage, toute une variété... Je propose la chose suivante. Est-ce que vos problèmes, ceux dont vous parlez de manière très éloquente et de plusieurs façons, ne seraient pas résolus par un moyen global...

M. Cooper: Je pense qu'ils seraient résolus de meilleure façon et qu'il n'y aurait plus de déformations... Je ne suis pas contre les subventions. Si l'agriculture a besoin de subventions, très bien. Qu'il en soit ainsi. Mais payons-les d'une manière qui ne déforme pas le marché ni les chances de la production. Comme je l'ai mentionné, nous pouvons faire pousser le colza Canola une fois tous les quatre ans. C'est la raison pour laquelle nous voulons la possibilité de faire pousser d'autres cultures. Si vous découragez la production d'autres cultures parce que vous subventionnez quelques-unes d'entre elles et que vous n'en subventionnez pas d'autres, alors vous n'apport-

[Texte]

Mr. Hovdebo: The RMs told us yesterday or the day before yesterday that they are having some problems with the process of trucking; that is, the subsidy to trucking. The roads are there and they are not . . . even to the point, if it got great enough, that they would have to start putting tolls on roads that were used specifically for trucking. So trucking does get it. Again, I have to say that maybe the comprehensive approach . . .

I want to ask a question to someone else too, Mr. Chairman.

The Chairman: This is your final question, Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Mr. McMillan, you admit that a lot of farmers are going to be hurt by this change, but that in the long run it is probably going to be a good idea. I think maybe that is a concern of many of the people who were here yesterday. They have expressed their point of view. Again, it is an immediate thing. You say some are going to be hurt. How many of them are actually going to go out of business because of a change which is going to take place in the next five years? Can you justify that?

The Chairman: Mr. McMillan.

Mr. I. McMillan: It is pretty hard to justify. I am going by Statistics Canada. They said that one out of four people was in trouble.

Mr. Hovdebo: That is 25%.

Mr. I. McMillan: As I say, I do not know what you do about this, for various reasons. They may have been hailed out; it might have been drought; they might have overextended themselves. To put a figure on how many of that 25% might go by the board, I would not know. But I know those fellows are in trouble right at the moment.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Neil.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, there were some other people up there who wanted to make a comment.

The Chairman: I am sorry, I missed that.

Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Just a quick reply to that. I think the number one problem with some of these farmers who are in severe difficulty has nothing to do with Crow. It is management. Farming today is management. That is how you are going to make a profit and that is how you are going to stay alive. Unless you manage your farm efficiently to the best of your ability, you are going to go under.

The Chairman: Mr. Gorr.

[Traduction]

tez aucune aide à la bonne gestion ou à la bonne exploitation des terres et ainsi de suite.

M. Hovdebo: Les RM nous ont dit hier ou avant-hier qu'ils avaient des problèmes avec le traitement du camionnage, c'est-à-dire, des subventions de camionnage. Les routes sont là et elles ne sont pas . . . au point même, si cela s'étend suffisamment, qu'ils devraient commencer à mettre des postes de péage sur les routes qui sont utilisées spécialement par les camions. Ainsi le camionnage écope. De nouveau, je dois dire qu'une approche globale, peut-être . . .

J'aimerais poser une question à quelqu'un d'autre aussi, monsieur le président.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Monsieur McMillan, vous admettez que beaucoup de fermiers vont souffrir de ce changement, mais qu'à long terme, ce sera probablement une bonne idée. Je pense qu'il s'agit là d'une question qui préoccupe beaucoup de personnes qui étaient là hier. Ces personnes ont exprimé leur point de vue. De nouveau, il s'agit d'une chose immédiate. Vous dites que quelques-uns vont souffrir. Combien d'entre eux vont perdre leur travail à cause d'un changement qui va avoir lieu dans les cinq prochaines années? Pouvez-vous justifier cela?

Le président: Monsieur McMillan.

M. I. McMillan: C'est assez difficile à justifier. Je me base sur Statistique Canada. Ils ont dit qu'une personne sur quatre avait des ennuis.

M. Hovdebo: Cela représente 25 p. 100.

M. I. McMillan: Comme je l'ai dit, je ne sais pas ce qu'il faut faire, pour diverses raisons. Ces personnes ont pu avoir une grêle catastrophique; elles ont pu avoir de la sécheresse; elles ont peut-être vu trop grand. Je ne saurais donner un chiffre pour dire combien parmi les 25 p. 100 pourraient être emportés par-dessus bord. Mais je sais que ces gens ont des ennuis en ce moment.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Neil.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, il y a des gens là-haut qui voulaient faire des commentaires.

Le président: Je suis désolé, je n'ai pas fait attention.

Monsieur Simpson.

M. Simpson: Juste une réponse rapide à cela. Je pense que le problème numéro un de quelques-uns de ces fermiers qui ont de sérieuses difficultés n'a rien à voir avec le tarif du Nid-de-Corbeau. Il s'agit de gestion. L'agriculture d'aujourd'hui, c'est de la gestion. C'est de cette façon là que vous allez faire des profits et que vous allez pouvoir survivre. A moins que vous gériez votre ferme de manière efficace et au mieux de vos possibilités, vous allez sombrer.

Le président: Monsieur Gorr.

[Text]

Mr. Gorr: Mr. Chairman, if the impression being left here is that all the problems or all the solutions in agriculture can be based around a transportation policy, I think we are wrong. I think what the nation, and you people as legislators fulfilling your responsibility . . . You would have to say that what western Canada needs, because of its location and proximity to the oceans, is an efficient and viable transportation system. There are farm income problems in certain groups, and on occasion I have been in that position myself. I think we run into problems of jeopardizing one in trying to solve the other problem—the income problem with the transportation problem.

At Gilson—having been a participant there—I think we clearly identified that the farm income problem was a problem that should be addressed on need and through other programs that do not impede the capacity and efficiency and responsiveness of the transportation system. We recognize that if the change were very abrupt there would be some people who could not adjust rapidly. It was the reason why we recommended a phase-in, that the adjustment would take place over time. The money would go to the railway to develop the capacity, 100% the first year, and then less and less, and the money would then go to the farmers.

In addition to that, we recommended an adjustment fund which would assist in the transition period. I think many of the problems the gentleman has identified were considered in Gilson. We also could not consider those people who, regardless of transportation, could not make enough money to survive. It is where the wealthier of the people contribute through their taxes, and the government in its wisdom redistributes the money to those in need. I do not think we should confuse it with the efficient transportation system that western Canada needs.

The Chairman: Thank you, Mr. Gorr.

Mr. Neil, five minutes.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to address my questions to Palliser. I read with interest your comments regarding the Senior Grain Transportation Committee. You suggest leaving the three producers on as representatives of the western grain producers. The Saskatchewan Pool, of course, in their presentation, have suggested eliminating the three grain producers and substituting in their place the Chairman of the Canadian Wheat Board Advisory Committee. Their argument, of course, is that the Senior Grain Transportation Committee is a technical committee, and that the farmer would not know what was going on in that committee, but possibly the chairman of the advisory committee would. I cannot see it as being a technical committee exclusively, because when it comes to awards and sanctions, these do not appear to me to be technical matters. Farmers are clever enough to understand the problems of grain handling and transportation.

[Translation]

M. Gorr: Monsieur le président, si nous avons l'impression ici que tous les problèmes ou toutes les solutions en agriculture tournent autour de la politique des transports, je pense que nous avons tort. Je crois que la nation, et vous en tant que législateurs qui remplissez vos responsabilités . . . Vous allez devoir dire que ce dont l'Ouest canadien a besoin, à cause de son emplacement et de la proximité des océans, c'est d'un système efficace et viable de transport. Il y a des problèmes de revenu agricole dans certains groupes et, à l'occasion, j'ai été dans cette position moi-même. Je pense que nous allons risquer de mettre en péril une chose afin d'en sauver une autre—soit le problème des revenus et celui du transport.

A Gilson—où j'ai été un participant—je pense que nous avons clairement vu que le problème du revenu agricole était un problème qui devait être traité selon les besoins et au moyen de certains programmes qui ne nuiraient pas à la capacité, à l'efficacité ou aux bonnes réactions du système de transport. Nous admettons que si le changement était très brutal, il y aurait des personnes qui ne pourraient pas s'adapter rapidement. C'est la raison pour laquelle nous avons recommandé une introduction graduelle afin que l'adaptation se fasse pendant un certain temps. L'argent irait aux entreprises de chemin de fer pour la mise en valeur de la capacité, à 100 p. 100 la première année, puis de moins en moins, ensuite, l'argent irait aux agriculteurs.

Outre cela, nous avons recommandé un fonds de redressement et d'assistance pendant la période de transition. Je pense que bien des problèmes relevés par le membre ont été pris en considération à Gilson. Nous ne pouvions pas également prendre en considération ces personnes qui, indépendamment du transport, ne peuvent faire assez d'argent pour survivre. C'est là que les plus fortunés contribuent par leurs impôts et le gouvernement dans sa sagesse redistribue l'argent à ceux qui sont dans le besoin. Je ne pense pas qu'il faille mêler cette question à celle du système de transport efficace dont l'Ouest canadien a besoin.

Le président: Merci, monsieur Gorr.

Monsieur Neil, cinq minutes.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à M. Palliser. J'ai lu avec intérêt vos commentaires concernant le Comité supérieur sur le transport des grains. Vous proposez de laisser les trois producteurs à titre de représentants des producteurs de grain de l'Ouest. Les gens de Saskatchewan Pool, bien entendu, ont proposé d'éliminer les trois producteurs de grain et de les remplacer par le président du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Leur argument, bien entendu, est que le Comité supérieur du transport des grains est un comité technique et que les agriculteurs ne sauraient pas ce qui se passe dans ce comité, mais que probablement le président du comité consultatif le saurait. Je ne peux considérer cela comme un comité technique exclusivement, car lorsqu'on en vient aux primes et aux sanctions, cela ne me semble pas être des sujets techniques. Les agriculteurs sont assez intelligents pour comprendre les problèmes de manutention et de transport des grains.

[Texte]

I would like your comments regarding the pool's suggestion that they name the chairman of the advisory committee. Do you feel that he would properly represent the producers?

• 1150

The Chairman: Mr. Orsak.

Mr. Orsak: Yes, I will attempt to answer that.

First of all, I think I should start out by saying that I believe that the pool misled the committee to a certain extent by saying that it was to be a technical committee. As I understand what came out of the Gilson process, the Senior Grain Transportation Committee was set up to be a policy committee. I think Jack would probably back me up on that, as a member of the Gilson process. So as far as that goes, the suggestion by the pool that farmers should not be involved in the Senior Grain Transportation Committee to me is very distasteful. To suggest that we would not understand what is going on is a direct insult, to me.

In fact, I think . . . in our brief we did not say that we should delete the grain companies. They are participants in the overall handling and transportation system. But if you look on page 14 of our brief and see the breakdown and capital assets employed in grain production, you can see from that chart that we have 90% of what is at stake in the grain handling and transportation system. So our membership, I think, should be increased. We proposed in our brief how that farm representation on the committee would be arrived at, and we concur with the legislation that there should be a producer from each province.

We would further try to increase producer representation on that committee by adding three more members who represent wheat producers, feed grain producers and oilseed producers. They have to be elected people, appointed by their associations to the position and ratified by the minister and all the necessary things that go along.

As for the question about the chairman of the Wheat Board advisory committee to represent farmers, he comes from one area; one of eleven districts of the Canadian Wheat Board. I necessarily did not get a vote for him. I am not 100% sure on the procedure as to how the chairman is selected. I think he is selected by the members of the committee itself, not by producers, so he is not elected by producers at all. Or at least, a large majority of producers do not have any say in whether he is the guy they want.

Mr. Neil: Mr. Mayer is not here today, but there is a point that he has raised with nearly all the witnesses that appeared before the committee. That was, if the bill goes through the way it is, he asked whether or not the witnesses might feel that if the railways were called upon to share in the first, say, three points of inflation, would not this be a method of making the railways more efficient?

[Traduction]

J'aimerais avoir vos commentaires au sujet de la proposition du Pool sur le fait de nommer le président du Comité consultatif. Pensez-vous qu'il va bien représenter les producteurs?

Le président: Monsieur Orsak.

M. Orsak: Oui, je vais tenter de répondre à cette question.

J'aimerais d'abord dire que, à mon avis, la coopérative a jusqu'à un certain point induit le Comité en erreur en disant qu'il s'agirait d'un comité technique. Le Comité supérieur du transport du grain, formé à la suite du rapport Gilson, devait être un comité des politiques. Je crois que Jack, qui a participé à l'élaboration du rapport Gilson, serait de mon avis sur ce point. De toute façon, la suggestion de la coopérative voulant que les fermiers ne participent pas aux séances du Comité supérieur du transport du grain me paraît tout à fait déplacée. Je ressens comme un affront direct le fait de prétendre que nous ne comprendrions pas ce qui se passe.

En fait, je crois . . . dans notre mémoire nous n'avons pas dit que nous voulions écarter les compagnies céréalières. Elles font partie du système global de traitement et de transport. Si vous vous reportez à la page 14 de notre mémoire et voyez la ventilation des dépenses et des immobilisations nécessaires à la production du grain, vous pouvez constater d'après ce tableau que nous possédons 90 p. 100 de ce qui est nécessaire au traitement et au transport des céréales. Je crois donc que notre représentation devrait être augmentée. Nous avons proposé dans notre mémoire une façon d'établir la représentation des fermiers au comité, et nous sommes d'accord avec ce que dit la loi, c'est-à-dire qu'il devrait y siéger un producteur de chaque province.

Nous aimerais également augmenter le nombre de représentants des producteurs auprès du comité en ajoutant trois autres membres représentant les producteurs de blé, les producteurs de céréales fourragères et les producteurs de graines oléagineuses. Il faudrait toutefois qu'ils aient été élus, nommés par leur association à ce poste et que leur nomination ait été ratifiée par le ministre et que toutes les conditions connexes soient satisfaites.

Quant à la question selon laquelle le président du comité consultatif de la Commission canadienne du blé devrait représenter les fermiers, il vient de ce secteur; un des onze districts de la Commission canadienne du blé. Je n'ai pas nécessairement voté pour lui. Je ne pourrais dire exactement comment on procède pour élire le président. Je crois qu'il est choisi par les membres du comité même et non par les producteurs, il n'est donc pas élu par ces derniers. Du moins, une grande partie des producteurs n'ont pas été consultés pour savoir si c'est bien ces personnes qu'ils désiraient.

M. Neil: M. Mayer n'est pas ici aujourd'hui, mais il a soulevé un certain point presque à chaque fois qu'un témoin se présentait à notre Comité. Il voulait savoir, à supposer que le projet de loi soit adopté tel quel, si les témoins pourraient avoir l'impression que le fait de demander aux compagnies ferroviaires d'absorber une partie des, disons, trois premiers points

[Text]

He gives the analogy of an individual whose power bill or whose heating bill is paid by someone else and so he is not inclined to insulate or take any steps to conserve oil, but if he is called upon himself to pay part of the heating bill—at least the first part of the increase—he is going to be more inclined to be more efficient. What is your feeling regarding, if this bill goes through, the railways being called upon, rather than the producers, to pay the first—I think it is 6% of the increased costs?

The Chairman: Are you directing that to Palliser?

Mr. Neil: Palliser or anyone else who wants to answer it. I will direct it to Palliser.

The Chairman: Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Thank you, Mr. Chairman.

If I get the implication of your question, it is that you take away from the railways' income, then, in other words. They are not going to get paid the full cost to haul the grain to market.

Mr. Neil: Well, under the present bill, increases in costs are shared first by the producer and secondly by the government. Mr. Mayer has been suggesting that, to force the railways to be more efficient, make them share part of the first increases in cost.

The Chairman: Mr. Orsak.

Mr. Orsak: I think a simple answer from my point of view is that anything that increases efficiency in the rail system would be acceptable to us.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Mr. Hargrave. Five minutes, please.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and witnesses, I would like to say rather bluntly that this is a much better day for me than yesterday was. I am sure the members of my committee know what I mean. I would like to say to all of the witnesses that it is rather easy and pleasing for me to be able to say that, because I of course agree with the broad thrust of your presentations here this morning. It is indeed, I think, a breath of fresh air, and I commend you for your forthright statements.

I would like to concentrate or zero in on the Prairie Farm Commodity Coalition and the Palliser Wheat Growers, initially anyway. I think it is significant that these two groups are prairie-wide in their representations and are here in that capacity today. I would like to single out a man whom I would call my 200-mile neighbour from Alberta, Mr. Jack Gorr. I think it is most appropriate that representation of that type spread around is here, and talking so ably today.

[Translation]

d'inflation ne constituerait pas une façon de les amener à améliorer leur efficacité?

Il citait en exemple une personne dont le compte d'électricité ou de chauffage est acquitté par quelqu'un d'autre et qui n'est donc pas portée à isoler sa maison ou à prendre d'autres mesures pour économiser le combustible, mais qui, si elle doit elle-même payer une partie du chauffage, au moins la première partie de l'augmentation, sera plus encline à augmenter son efficacité. Quelle est votre opinion sur cette question, si le projet de loi est adopté tel quel et que les compagnies ferroviaires plutôt que les producteurs soient tenues de payer les premiers . . . je crois que c'est 6 p. 100 de l'augmentation des coûts?

Le président: Vous adressez-vous à M. Palliser?

M. Neil: À M. Palliser ou à quiconque veut bien répondre. Je l'adresserai à M. Palliser.

Le président: Monsieur Simpson.

M. Simpson: Merci, monsieur le président.

Si je saisais bien la question, cela signifie, en d'autres termes, que vous enlevez alors aux compagnies ferroviaires une partie de leurs revenus. Elles ne seront pas payées pour la totalité des coûts du transport des céréales vers les marchés.

M. Neil: Et bien, aux termes du projet de loi dans sa forme actuelle, les augmentations de coûts sont absorbées en partie par les producteurs d'abord et par le gouvernement ensuite. M. Mayer proposait, pour inciter les compagnies ferroviaires à être plus efficaces, de les obliger à absorber une partie des premières augmentations de coûts.

Le président: Monsieur Orsak.

M. Orsak: Je crois, pour répondre simplement, que nous sommes d'accord avec tout ce qui pourrait augmenter l'efficacité du système ferroviaire.

Le président: Merci, monsieur Neil.

Monsieur Hargrave. Cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, messieurs les témoins, j'aimerais vous dire carrément que, pour moi, aujourd'hui a été une bien meilleure journée qu'hier. Je suis certain que les membres de mon Comité me comprennent. J'aimerais dire à tous les témoins qu'il m'est très facile et très agréable de vous dire cela, parce que, bien entendu, je suis d'accord avec l'orientation générale de vos présentations ici, ce matin. Cela a été, je dirais, comme une bouffée d'air frais, et je vous félicite pour la franchise de vos déclarations.

J'aimerais m'en tenir, pour commencer du moins, à la *Prairie Farm Commodity Coalition* et au *Palliser Wheat Growers*. Je crois qu'il est révélateur que ces deux groupes représentent l'ensemble des Prairies et soient ici à ce titre aujourd'hui. J'aimerais mentionner en particulier un homme que j'appellerais mon voisin à 200 milles de distance, M. Jack Gorr de l'Alberta. J'estime qu'il est tout à fait opportun que des représentants de cette qualité soient présents ici et s'expriment avec autant de compétence.

[Texte]

I would just like also to remind the committee that the input, the thinking and the philosophies of this group, which is represented so ably here today, were very much involved in the Gilson deliberations for months on end and in the various task forces at that time, too. I think that is to their credit.

Just one other comment. I must say that I enjoyed Ivan McMillan's very careful distinction between big farmers and successful farmers. I like that.

But I want to come directly to what has become known as the "hurt" in the livestock sector. That, of course, is primarily the cattle and the hog industries in western Canada. Let me just say very briefly that there is a hurt, if that is the right word, and that Bill C-155 does not address itself to that hurt. This is my opinion.

I think that it is rather obvious, and this was made clear in various other presentations yesterday and in Winnipeg, that there is a feeling in some circles, by some associations—but mostly by individuals—that the only way that this hurt may be addressed and may be included in some redress, if you like, either in this bill or any other way, is at the expense of the grain producers; especially the feed grain producers.

Now, I cannot accept that. I would remind the committee of that surplus grain era in the late sixties when a lot of Ford cars and Ford tractors found new buyers in southeastern Alberta as the result of an aggressive dealer who, by just straight barter, took in all kinds of barley and of course was able to feed it out in feed lots and so on. It was not the fault of the cattle and hog men that the railways or the transportation system could not move that grain, but it was a circumstance that we all had to live with.

The Chairman: Mr. Hargrave, would you put your question, please.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I will come to the question immediately.

I would like to ask the two groups, the Prairie Farm Commodity Coalition and the Palliser Wheat Growers, whether or not they agree that there is a hurt that has not been addressed. Have you any further comments?

I know that you are conversant about this hurt and how it might be dealt with, especially if that hurt is not being addressed by Bill C-155.

• 1200

The Chairman: Mr. McMillan.

Mr. I. McMillan: If I could take you back just a moment... The thing that disturbs me is that we went all through this exercise with Gilson, but before then, through the task force, we waited upon the government. They accepted in

[Traduction]

J'aimerais également rappeler au Comité que les interventions, les idées et l'orientation de ce groupe, si dignement représenté aujourd'hui, ont compté pour beaucoup dans les délibérations des responsables du rapport Gilson, durant de longs mois, et auprès de divers groupes de travail à cette époque également. C'est tout à son honneur.

Juste une dernière remarque. Je dois dire que j'ai beaucoup apprécié la distinction très subtile qu'a faite Ivan McMillan entre gros fermiers et fermiers qui ont réussi. Je suis bien d'accord.

Mais j'aimerais maintenant en venir à ce qu'il est convenu d'appeler un «préjudice» dans le secteur de l'élevage. Il s'agit évidemment surtout des industries bovines et porcines dans l'ouest du Canada. Permettez-moi tout simplement de dire qu'il y a préjudice, si c'est bien là le mot juste, et que le projet de loi C-155 ne contient rien qui puisse y remédier. Voilà mon avis.

Je crois qu'il est assez évident, et cela a été établi clairement à l'occasion d'autres représentations hier et à Winnipeg, qu'il existe un sentiment dans certains cercles et dans certaines associations... mais surtout chez les particuliers... voulant que les seules mesures qui pourraient porter remède à ce préjudice ne pourraient se prendre qu'au détriment des producteurs de céréales, particulièrement les producteurs de céréales fourragères.

Or, je ne peux accepter une telle situation. J'aimerais rappeler aux membres du Comité que, durant les années 60 où nous avions des surplus de céréales, un très grand nombre de voitures et de tracteurs de marque Ford ont trouvé de nouveaux acheteurs dans le sud-est de l'Alberta parce qu'un concessionnaire dynamique avait, en ayant directement recours au troc, acquis toutes les sortes d'orge qu'il avait pu évidemment refiler aux parcs d'engraissement et autres installations du genre. Ce n'était pas la faute du bétail ni des éleveurs de porcs si les compagnies ferroviaires ou le système de transport n'étaient plus à même de transporter ces céréales, mais c'était une situation avec laquelle nous devions tous vivre.

Le président: Monsieur Hargrave, voulez-vous poser votre question, s'il vous plaît.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Je reviens immédiatement à ma question.

J'aimerais demander aux deux groupes, *Prairie Farm Commodity Coalition* et *Palliser Wheat Growers*, s'ils sont d'avis qu'il existe effectivement un préjudice dont on ne s'est pas préoccupé. Avez-vous d'autres commentaires?

Je sais que vous êtes au courant de ce préjudice et de la façon dont on pourrait y remédier, particulièrement si rien n'est prévu à cet égard dans le projet de loi C-155.

Le président: Vous avez la parole, monsieur McMillan.

Mr. I. McMillan: Si l'on pouvait revenir un peu en arrière... Ce qui m'ennuie, c'est que nous avons abordé toutes ces questions avec la Commission Gilson, mais juste avant ça, par l'intermédiaire du groupe de travail, nous avons attendu

[Text]

their February statement of policy that they were going the comprehensive route; that is, that you remove the capacity constraints and you remove the distortions. We went through this exercise with Gilson. We came out of it with a compromise proposal, and the government accepted that in principle—subject to what money they had available and so on. Now the decision has been made—and you can put your own interpretation on it—that Gilson went out the window and this money is going to be paid to the railroads.

To answer your question, there is a hurt there. We feel the only way you are going to resolve it is if some of this money—and preferably all of it—is paid to the producer in order to remove that distortion. This distortion existed because of the inflation factor, and we were not responsible for the inflation factor. So the hurt exists, as far as the coalition is concerned.

The other point I would like to make here is that the coalition is an umbrella group including all these commodity groups; they are made up of producers. Our sole purpose in 1978 in gathering this group together was to promote the payment of this money to the producer, because it was a subsidy for agriculture development rather than for transportation.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Mazankowski has asked to have one final question before we move to the next group.

Mr. Mazankowski, briefly please.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to direct a question to the flax growers, who have proposed a freight rate regime that is different from the one contained in the bill and at some variance to the position of the commodity coalition and Palliser. You are suggesting a limit of three times Crow phased in over a five-year period and made statutory. I would like to know how you arrived at the three times figure. What rationale have you used? Is it supported by the commodity coalition and the other groups who are members of the commodity coalition? When you say it would be statutory, are you saying it would be statutory in perpetuity, or would you have a time limit on it of say 10, 15, or 20 years? Could you just give the committee some idea, some background? As you know, the freight rate structure as contained in Bill C-155 is very complex; many find that regime overly bureaucratic and uncertain and very detailed.

Mr. Hanley: We sat down with directors and with members of the association in our last annual meeting to come out with a statement on the bill. Our general direction from our membership was that, looking at the Gilson process . . . Of course that came out somewhere around four times Crow, and our general membership felt that three times Crow phased in

[Translation]

après le gouvernement. Il a accepté dans son énoncé de politique en février d'adopter une solution globale, c'est-à-dire d'éliminer les contraintes en matière de capacité, et partant, d'éliminer les distorsions. Nous avons traité toutes ces questions avec la Commission Gilson. Nous en sommes sortis avec une proposition de compromis et le gouvernement l'a acceptée en principe—sous réserve de l'argent dont il disposerait et ainsi de suite. Maintenant la décision a été prise—and vous pouvez l'interpréter comme vous l'entendez—qu'on ne tiendrait pas compte du rapport Gilson et cet argent sera versé aux compagnies de chemins de fer.

Pour répondre à votre question, c'est là que le bât blesse. À notre avis, la seule façon de régler le problème est de verser une partie de cet argent—la totalité de préférence—aux producteurs afin d'éliminer cette distorsion. Cette distorsion existait à cause du facteur inflation et on ne pouvait nous tenir responsable du facteur inflation. Il existe donc un point sensible en ce qui concerne la coalition.

L'autre point que j'aimerais faire valoir ici, c'est que la coalition est un groupe parapluie englobant tous les groupes de marchandises; elle se compose de producteurs. En 1978, notre seul but en constituant ce groupe était de prôner le versement de l'argent aux producteurs, parce qu'il s'agissait d'une subvention au développement agricole plutôt qu'au transport.

Le président: Merci, monsieur.

M. Mazankowski a demandé à poser une dernière question avant que nous passions au groupe suivant.

Monsieur Mazankowski, que votre question soit brève, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais poser une question aux producteurs de lin qui ont proposé un tarif-marchandise qui diffère de celui qui figure dans le projet de loi et qui s'écarte un peu de la position adoptée par la coalition des producteurs de marchandises et du groupe Palliser. Vous proposez l'instauration sur une période de cinq ans d'une limite de trois fois le tarif du Nid-de-Corbeau et que cette limite devienne statutaire. J'aimerais savoir comment vous en êtes arrivé à fixer cette limite à trois fois. Sur quoi vous êtes-vous fondé pour faire ce calcul? Est-il appuyé par la coalition des marchandises et des autres groupes qui sont membres de la coalition des producteurs de marchandises? Lorsque vous dites que le tarif serait statutaire, voulez-vous dire qu'il serait statutaire à perpétuité ou le serait-il pour un certain temps seulement, mettons 10, 15 ou 20 ans? Pourriez-vous donner au Comité une idée là-dessus, des données de base? Comme vous le savez, la structure du tarif-marchandise contenue dans le projet de loi C-155 est très complexe; bien des gens estiment que ce régime est par trop bureaucratique et incertain et qu'il est exposé très en détail.

Mr. Hanley: À l'occasion de notre dernière réunion annuelle, nous nous sommes assis avec les administrateurs et les membres de l'association pour rédiger une déclaration concernant le projet de loi. L'opinion générale exprimée par nos membres était que, compte tenu de la façon de procéder de la commission Gilson . . . Bien sûr, cela se situait à environ

[Texte]

over five years would be easier for most producers to take. They could become accustomed to paying more, and at the end of five years have a complete review.

We are not saying that at the end of five years we should not pay more. We felt that the reaction we were getting from the country was everybody was looking at the five times. Whether it had become reality very fast or not, I do not know. But three times would take care of some of the inflation and would ease them into a payment and at the end of five years we would look at it and certainly maybe we would have to pay more at the end of five years. We just felt it would ease the producer into paying more freight, and take care of some of the inflation in the meantime. As far as statutory, I think we suggested that this would be statutory for five years and then certainly we would have a look at it after that.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: Could I ask Mr. McMillan if, speaking on behalf of the commodity coalition, he is in support of that?

Mr. I. McMillan: Well, I have complete confidence in this group sitting around the table. Whatever decision . . .

Mr. Mazankowski: With respect, that is not my question. That is a cop-out, as my colleague here . . . because the flax growers are members of the commodity coalition. If this bill is going to proceed, in my view something more simple and understandable and comprehensive has to be advanced in terms of a realistic freight rate structure that could be affordable and discernable. I am asking you whether your organization would favour a freight rate phased-in structure something along the lines that has been proposed by one of your members.

Mr. I. McMillan: Quite frankly, I just was not aware of this. I had not seen it before, so I cannot really comment on it.

The Chairman: Thank you, Mr. McMillan.

Mr. Farley: Mr. Chairman, this was policy that came through our annual meeting, what we were getting from our members. I think that is probably the only point on which we maybe differ a little bit from the commodity coalition; all the rest were very basically the same. This was our method of thinking this could be implemented more easily.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: With that, I want to thank the four groups, the representatives of the four groups we have, for their presentation here this morning. As I said earlier, it is a different point of view from what we heard yesterday. I guess that is the main reason we are here—to hear the different

[Traduction]

quatre fois le tarif du Nid-de-Corbeau et nos membres en général estimaient que trois fois le tarif du Nid-de-Corbeau, instauré progressivement au cours de cinq années, serait plus facile à accepter pour la plupart des producteurs. Ceux-ci s'habituerait à payer davantage et, à la fin de la période de cinq ans, il y aurait une révision complète.

Nous n'avançons pas qu'à la fin des cinq années nous ne devrions pas payer davantage. Il nous a semblé que la réaction obtenue dans tout le pays, c'est que chacun se voyait aux prises avec un tarif cinq fois plus élevé. Que cela soit devenu une réalité très rapidement ou non, je ne le sais pas. Mais si le tarif était trois fois plus élevé, cela tiendrait compte d'une partie de l'inflation et les habituerait à la hausse et à la fin des cinq années, nous examinerions le tout et très probablement nous aurions à payer davantage à la fin de cette période. Nous estimions tout simplement qu'il serait plus facile pour le producteur de s'habituer à payer davantage pour le transport, et que cela tiendrait compte d'une partie de l'inflation entre-temps. Pour ce qui est de rendre le tarif statutaire, je pense que nous avons proposé qu'il le soit pour cinq ans et très certainement nous procéderions à une révision du tarif à la fin de cette période.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Puis-je demander à M. McMillan si, en parlant au nom de la coalition, il appuie cette proposition?

M. I. McMillan: Eh bien, j'ai pleinement confiance au groupe actuellement assis autour de cette table. Quelle que soit la décision . . .

M. Mazankowski: Je vous dirai respectueusement que ce n'est pas là ma question. Il faut avoir la conviction de ses opinions, comme mon collègue ici . . . parce que les producteurs de lin sont des membres de la coalition. Si ce projet de loi doit être adopté, à mon avis quelque chose de plus simple, de plus compréhensible et global doit être mis de l'avant sous forme d'une structure tarifaire réaliste comportant des montants abordables et précis. Je vous demande si votre organisation serait en faveur d'une structure tarifaire qui serait instaurée progressivement, à peu près comme ce qui a été proposé par l'un de vos membres.

M. I. McMillan: Très franchement, je ne suis pas au courant de cela. Je n'ai pas vu la proposition et par conséquent je ne peux la commenter.

Le président: Merci, monsieur McMillan.

M. Farley: Monsieur le président, c'est la politique qui s'est dégagée lors de notre réunion annuelle, ce que les membres ont proposé. Je pense que c'est le seul point sur lequel nous différons un peu d'opinion avec la coalition; nous sommes d'accord en principe sur tout le reste. Nous pensons également qu'il serait plus facile de procéder ainsi.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Cela dit, j'aimerais remercier les quatre groupes, les représentants des quatre groupes pour leur exposé de ce matin. Comme je l'ai dit plus tôt, c'est une opinion différente de celle que nous avons entendue hier. Je suppose que c'est la principale raison pour laquelle nous sommes ici—

[Text]

points of view. With that I thank you for your contribution to the proceedings of our committee.

Mr. I. McMillan: Thank you very much.

The Chairman: Could I ask the committee for their agreement to table the briefs of the four groups from which we have just heard?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Althouse: I know we are finished and we are running against time, but the question of the safety net has not been brought out very often in this debate. I realize that some of these people were involved in discussions on the safety net, and I wonder if it would be possible to slide in just one more question on an issue that we have not dealt with yet very much.

The Chairman: If you slide it in quickly.

Mr. Althouse: Okay. I would like some clarification regarding the safety net that has been offered in this bill. I think as I interpret it, it works on six major grains and on a sort of weighted average price of those major grains. From that you get 10% and then apply it, as I read it, to each of the individual grains.

The problem I have is that I have done some rough calculations and it seems to me the current net would be somewhere between \$170 and \$190 per tonne. So let us assume that \$17 per tonne would be the safety net. Now, some of the higher-priced per weight commodities, like flax and rape, will then get a freight rate that is really about 5% of its value, and some of the feed grains—barley and oats—will have to pay 15%, 17%, 18%, maybe even 20%, depending on the price.

I guess the question I have is there has been a lot of talk about the hurt in the livestock industry, and there is a lot of concern about equity and fairness. Was that a concern when the safety net was discussed? How was this problem of a 17% to 20% rate on some of the lower value per weight commodities versus 5% on the high value per weight commodities dealt with in discussion? How did we arrive at this particular kind of consensus, if we are interpreting it correctly?

• 1210

Mr. Gorr: Mr. Chairman, unfortunately I was not in on the safety net provision, which was something that was arrived at somewhat later than through the Gilson negotiations. However, I believe it was as you have stated; it is a percentage of a weighted average basket of grains and it would be equal in price to all grains shipped, rather than to the specific commodities shipped. In other words, as you suggested, the \$17 safety net would apply to flax as well as to barley.

[Translation]

pour entendre des points de vue différents. Sur ce, je vous remercie de votre contribution aux débats de ce Comité.

M. I. McMillan: Merci beaucoup.

Le président: Puis-je demander aux membres du Comité s'ils sont d'accord pour déposer les mémoires des quatre groupes que nous venons d'entendre?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. Althouse: Je sais que nous avons terminé et que le temps passe, mais la question du coussin de sécurité n'a pas été soulevée très souvent au cours de ce débat. Je me rends compte que certaines de ces personnes ont participé aux discussions concernant le coussin de sécurité et je me demande s'il est possible de glisser une question de plus sur ce sujet qui n'a pas encore été traité longuement.

Le président: Si vous la posez rapidement.

M. Althouse: Très bien. J'aimerais avoir quelques précisions concernant le coussin de sécurité qui a été offert dans ce projet de loi. Si je ne me trompe, il vise six céréales principales pour lesquelles un prix moyen pondéré est établi. Ce coussin prévoit une marge de 10 p. 100 qui s'applique ensuite, si j'ai bien lu, à chacune des céréales séparément.

Mon problème, c'est que j'ai fait des calculs approximatifs et il me semble que le montant net se situe à peu près entre \$170 et \$190 la tonne. Posons donc comme hypothèse que \$17 la tonne représenterait le coussin de sécurité. Par ailleurs, pour certaines des denrées dont le prix est plus élevé la tonne, comme le lin et le colza, le tarif-marchandises se situerait en réalité à environ 5 p. 100 de sa valeur et, pour certains grains de provende—l'orge et l'avoine—it faudra payer 15, 17, 18 et même 20 p. 100 peut-être, selon le prix demandé.

Ma question se résumerait à peu près à ceci. On a beaucoup parlé de l'effet défavorable que le projet de loi aurait sur l'industrie du bétail et la question d'équité et de justice soulève beaucoup de préoccupations. S'est-on préoccupé de cela lorsqu'on a débattu la question du coussin de sécurité? Comment, au cours des discussions, a-t-on traité le problème que pose le taux de 17 à 20 p. 100 qu'il faudrait payer à l'égard de denrées dont le prix est plus faible la tonne par opposition au 5 p. 100 fixé pour les denrées dont le prix est plus élevé la tonne? Comment en est-on arrivé à cet accord général particulier, si ma façon de l'interpréter est exacte?

M. Gorr: Monsieur le président, je ne suis malheureusement pas au courant des discussions qui ont eu lieu à propos du filet de sécurité; c'est une question qui n'a été soulevée qu'une fois les négociations Gilson complétées. Je crois, toutefois, que votre définition du filet de sécurité est exacte; cela correspondrait à un pourcentage d'une quantité moyenne pondérée de grains, dont le prix serait le même pour toutes les sortes de grain expédiées. En d'autres mots et comme vous l'avez laissé entendre, le filet de sécurité de \$17 s'appliquerait aussi bien au lin qu'à l'orge.

[Texte]

There is some argument for tying it as a percentage to the value of grain, but if you do that it has a distorting effect on the production decisions of the farmer. In most cases the farmer has the flexibility on his farm to shift to producing the higher-valued grain if the freight rate price gets out of line. So that is how we reduce the overall cost of shipping grain and create economic efficiency; it is by shifting our production decisions to grow things like rapeseed and flax rather than low-priced barley. In that regard I think you could say it is somewhat fair and probably fairer than if you tied it to the specific grain, because then there would be no incentive to shift and we would clutter up the system with a bunch of low-valued products incurring a very high freight rate cost.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Althouse: It creates the same dilemma the committee has had all along, Mr. Chairman, in that the low-value, high-weight commodities like hay, barley and feed grains, which are going to solve some of the soil problems and some of the processing problems, are not going to get a very good shake.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse, and thank you very much, gentlemen.

I would now call on the representatives from the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association and the Saskatchewan Stock Growers Association.

According to my information, the Pulse Crop Growers is represented by Mr. Ron Blais, and the Stock Growers Association is represented by Mr. Joe Willmott and Mr. Neil Jahnke.

• 1215

I will call first on Mr. Blais to introduce his associates and to make his opening statement, please.

Welcome to the committee.

Mr. Ron Blais (President, Saskatchewan Pulse Crop Growers Association): Thank you, Mr. Chairman.

Beginning with introductions, with me is Daryl Rumble, a pulse producer and former President of the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association; Dr. A.L. Slinkard, Senior Research Scientist of Specialty Crops of the Crop Development Centre of the University of Saskatchewan; Mr. Don Tait from Melrose, a pulse producer and founding director of the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association and former president of the association.

The Chairman: Thank you. Would you also put a brief definition of pulse crops on our record, please?

Mr. R. Blais: I will. I will proceed with that in my opening statement.

[Traduction]

Il y en a qui soutiennent que ce filet devrait être un pourcentage de la valeur des céréales, mais cela risquerait de fausser les décisions des producteurs agricoles. Dans la plupart des cas, les producteurs peuvent décider de produire des céréales qui se vendent à des prix supérieurs s'ils voient que les tarifs de transport augmentent trop. C'est ainsi que l'on réussit à réduire les frais de transport du grain et à rendre notre entreprise efficace; il suffit que nous décidions de cultiver des produits comme le colza et le lin au lieu de l'orge, qui se vend à un prix inférieur. À cet égard, nous pouvons dire qu'il est juste et probablement plus équitable d'appliquer le même filet de sécurité à toutes les sortes de grain sans quoi nous n'aurions aucun intérêt à changer de cultures et nous ne ferions qu'encombrer le réseau d'une foule de produits de faible valeur qui coûtent excessivement cher à transporter.

Le président: Merci beaucoup.

M. Althouse: Le Comité fait toujours face au même dilemme, monsieur le président, en ce sens que des produits comme le foin, l'orge et les céréales fourragères, peu coûteux et très lourds, ne jouiront pas d'une très grande popularité auprès des producteurs, même s'ils constituent une solution à quelques-uns de nos problèmes de sol et de conditionnement.

Le président: Merci, monsieur Althouse et merci beaucoup, messieurs.

J'appelle maintenant les représentants de la *Saskatchewan Pulse Crop Growers Association* et de la *Saskatchewan Stock Growers Association*.

D'après mes renseignements, la *Pulse Crop Growers* serait représentée par M. Ron Blais et la *Stock Growers Association*, par MM. Joe Willmott et Neil Jahnke.

J'invite d'abord M. Blais à nous présenter ses collègues et à faire son exposé d'ouverture, s'il vous plaît.

Bienvenue au Comité.

M. Ron Blais (président, Saskatchewan Pulse Crop Growers Association): Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par les présentations. À mes côtés, se trouvent M. Daryl Rumble, producteur de légumineuses et ancien président de la *Saskatchewan Pulse Crop Growers Association*, M. A.L. Slinkard, spécialiste en recherche sur les cultures spécialisées au *Crop Development Centre* de l'Université de la Saskatchewan, M. Don Tait, de Melrose, producteur de légumineuses, directeur fondateur de la *Saskatchewan Pulse Crop Growers Association* et ancien président de cette même association.

Le président: Merci. Pourriez-vous également nous donner, afin qu'elle figure au dossier, une brève définition de ce que sont les légumineuses, s'il vous plaît?

M. R. Blais: Certainement. Je vais le faire dans ma déclaration d'ouverture.

[Text]

On behalf of the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association I wish to express appreciation for this opportunity to present our views regarding the current transportation issue.

First I feel it is important to make sure the term "pulse crop" is fully understood. Pulse crops are defined as edible seeds of legumes, which includes field peas, lentils, field beans and faba beans. The approximate value for the 1982 pulse crop for the prairie region was \$61 million. For a fuller economic appreciation for pulse crops, please refer to your nine-point brief, which I will now read.

1. Crop diversification, a program actively supported by both federal and provincial governments, requires that all specialty crops, including pulses, must provide net returns competitive with those from the Canadian Wheat Board grains; thus transportation costs must also be competitive.

2. The currently proposed transportation policy penalizes the pulse crop producers up to 10 times per unit weight compared to the cost of shipping subsidized grains.

3. A healthy pulse crop industry provides stability in crop production and income and helps maintain dependable overseas markets.

4. Pulses and pulse products are basically export items and have a large influence on Canada's balance of trade; therefore competitive transportation costs are a major factor determining marketability.

5. The rapid increase in pulse crop production during the past 12 years and the increases predicted for the next 12 years demonstrate that given an equal opportunity, pulse crops will continue to grow in importance in western Canada. The marked decline in faba bean production, starting in 1981, is an example of what high freight rates can do to the competitiveness of a crop.

6. Pulse crops fix part of their nitrogen symbiotically from the air. This free nitrogen benefits both the pulse crop and the succeeding grain crops.

7. Pulse crop production involves employment of many people in cleaning, splitting, bagging, shipping and processing into hulls, starch and protein concentrates. These spin-off effects are beneficial to the economy of western Canada.

8. Pulse crops are handled through non-elevator facilities and thus do not conflict with the traditional grain handling system.

9. Pulse crops grow well on stubble and are widely used to extend the cropping sequence, reducing the frequency of summer fallowing and its associated detrimental effects on soil quality.

We would like to make a few points very clear and will conclude with a few worthy appendices to give support to our

[Translation]

Au nom de la *Saskatchewan Pulse Growers Association*, je remercie le Comité de nous donner ainsi l'occasion de présenter notre point de vue sur le problème de transport qui nous occupe actuellement.

Je crois qu'il importe, pour commencer, de s'assurer que le terme «légumineuses» est bien compris. Il s'agit de plantes qui produisent des graines comestibles, comme le pois, les lentilles, les haricots et les fèves des marais. La valeur approximative de la récolte de légumineuses de 1982 dans les Prairies s'élève à \$61 millions. Afin de mieux comprendre le contexte économique de la culture des légumineuses, veuillez vous reporter au mémoire en neuf points, dont je vais maintenant faire la lecture.

1. La diversification des cultures, qui reçoit un soutien actif de la part des gouvernements fédéral et provincial, exige que toutes les cultures spécialisées, y compris les légumineuses, procurent des rendements nets concurrentiels par rapport à ceux des grains de la Commission canadienne du blé; les coûts de transport doivent donc aussi être concurrentiels.

2. Selon la politique de transport actuellement proposée, les producteurs de légumineuses seraient pénalisés, car leurs coûts de transport seraient jusqu'à dix fois plus élevés, par unité de poids, que les coûts d'expédition des grains subventionnés.

3. Une industrie des légumineuses bien portante assure la stabilité de la production et du revenu des cultures, et contribue à maintenir des marchés fiables outre-mer.

4. Les légumineuses et leurs produits dérivés sont destinés essentiellement à l'exportation et ont une incidence importante sur la balance commerciale canadienne; par conséquent, les tarifs de transport concurrentiels jouent un rôle déterminant du point de vue de la commercialisation.

5. La progression rapide de la production de légumineuses au cours des 12 dernières années et l'accroissement prévu au cours des 12 prochaines années démontrent qu'à chances égales, les légumineuses continueront à prendre de l'importance dans l'Ouest canadien. Le recul marqué de la production de fèves des marais, qui s'est amorcé en 1981, offre un exemple de l'effet possible de tarifs de transport élevés sur la compétitivité d'une culture.

6. Les légumineuses tirent une partie de leur azote de l'air, par un processus de symbiose. Cet azote gratuit sert à la fois aux légumineuses et aux cultures de grains qui suivront.

7. La production de légumineuses crée beaucoup d'emplois pour les opérations de nettoyage, de fendillement, d'ensachage, d'expédition et de transformation en graines décortiquées, en féculles et en concentrés protéiques. Ces retombées sont bénéfiques à l'économie de l'Ouest du Canada.

8. La manutention des légumineuses ne se fait pas dans des silos, de sorte qu'elles n'entrent pas en conflit avec le système classique de manutention du grain.

9. Les légumineuses se prêtent bien à la culture sur chaume et sont largement utilisées pour allonger la séquence des cultures, ce qui permet de réduire la fréquence de la jachère d'été avec ses effets nuisibles sur la qualité du sol.

Nous aimerais exposer clairement certains arguments, puis conclure avec quelques annexes utiles qui viendront appuyer

[Texte]

views. First, we recognize that the fact that pulse crops are an important part of agriculture in the 1980s and beyond, but they were not earlier considered when most of the transportation policy was developed. Therefore we feel there must be changes to the current transportation policy so as to meet the needs of producers willing to diversify their production bases in the 1980s and beyond.

Secondly, the Crow rate must be changed. Because of the growing disparity in transportation costs between cereal crops compared to pulse crops, approximately \$3.50 per acre for cereals as compared to approximately \$25 per acre for pulses, we therefore urge that the pulse crops should be under the same subsidized transportation policy as are cereals, thus providing producers the opportunity to produce pulses suitable for their operations and areas. Also, because of the method in which pulses are handled it is imperative that at least 50% of subsidization should be directed to the producer.

To provide more time for questions directed at my group, I would like to conclude by recommending the tabling of the following appendices: (a) our submission to Dr. Gilson; (b) our presentation at the Saskatchewan Conference to Explore Opportunities for Saskatchewan Agri-development; (c) the Canadian Pulse Crop Handling and Transportation Costs study by George Weaver, which was recommended to be done by the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association; (d) our information package to various MPs; (e) a letter from Hon. Eugene Whelan in reply; (f) a letter from Hon. Eric Berntson in reply; (g) our 1982 special crop report; (h) a revised brief and some statistics.

We therefore request that these documents be appended.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Blais.

Now the stock growers. Mr. Jahnke.

Mr. Neil Jahnke (President, Saskatchewan Stock Growers Association): Good afternoon, Mr. Chairman and ladies and gentlemen. The Saskatchewan Stock Growers Association appreciates this opportunity to appear before you to express our views on Bill C-155.

Our association, through direct membership and through membership in our affiliated organizations, represents producers in all segments of Saskatchewan's livestock industry. Submissions made to this committee by the Canadian Cattlemen's Association and the Prairie Farm Commodity Coalition have expressed our concern in a broad perspective on this important piece of legislation, but we feel that the long-term implications of Bill C-155 will have the most devastating effects on livestock production in Saskatchewan.

In this province the eroding effect of a low statutory freight rate for grain and livestock production has been most obvious.

[Traduction]

nos positions. D'abord, nous constatons que malgré le fait que les légumineuses constituent une partie importante de l'agriculture dans les années 1980, on n'en a pas tenu compte précédemment lorsque l'essentiel de la politique de transport a été élaboré. Par conséquent, nous estimons que des changements devraient être apportés à la politique de transport actuelle, de manière à répondre aux besoins des producteurs qui souhaitent diversifier leur production dans les années 1980 et après.

En deuxième lieu, le tarif du Nid-de-Corbeau doit être modifié. Il existe en effet une disparité croissante entre les coûts de transport des cultures céréalières et ceux des légumineuses, c'est-à-dire environ \$3.50 l'acre pour les céréales comparativement à environ \$25 l'acre pour les légumineuses. Nous demandons donc instamment que les légumineuses soient soumises à la même politique de transport subventionné que les céréales, afin que les producteurs aient l'occasion de cultiver les légumineuses qui conviennent à leur genre d'exploitation et à leur région. En outre, étant donné la méthode de manutention des légumineuses, il est essentiel qu'au moins 50 p. 100 de la subvention soit versée au producteur.

Afin de réserver plus de temps à ceux qui voudraient nous poser des questions, je conclurai en recommandant le dépôt des annexes suivantes: a) notre présentation à M. Gilson; b) notre présentation à la *Conference to Explore Opportunities for Saskatchewan Atri-development*; c) l'étude intitulée *Canadian Pulse Crop Handling and Transportation Costs*, de George Weager, qui a été réalisée à la recommandation de la *Saskatchewan Pulse Crop Growers Association*; d) la documentation que nous avons envoyée à divers députés; e) une lettre de réponse de l'hon. Eugene Whelan; f) une lettre de réponse de l'hon. Eric Berntson; g) notre rapport spécial de production 1982; h) un mémoire révisé et quelques statistiques.

Nous demandons que ces documents soient ajoutés en annexe.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Blais.

La parole est maintenant aux éleveurs. Monsieur Jahnke.

M. Neil Jahnke (président, Saskatchewan Stock Growers Association): Bonjour, monsieur le président mesdames et messieurs. La *Saskatchewan Stock Growers Association* est heureuse de l'occasion qui lui est offerte de venir exprimer ses positions sur le projet de loi C-155.

Notre association, soit pas ses membres directs, soit par les membres de nos organismes affiliés, représente les producteurs de tous les segments de l'industrie de l'élevage en Saskatchewan. Les présentations faites devant ce Comité par la *Canadian Cattlemen's Association* et la *Prairie Farm Commodity Coalition* ont exprimé dans une perspective générale nos préoccupations face à cet important projet de loi, mais nous croyons que les effets à long terme du projet de loi C-155 sur la production de bétail seront les plus dévastateurs en Saskatchewan.

Dans cette province, l'effet d'érosion du tarif peu élevé de transport du grain sur l'élevage du bétail a été des plus

[Text]

In a period of tight supplies of feed grains, Saskatchewan livestock producers do not receive any substantial freight discounts, which would normally be the situation when approximate to a large feed grain-producing area. During times of strong world demand, the Crow rate increased the local price of grain on the Prairies compared to export prices and prices in eastern Canada. It thus reduced the competitive advantage of Saskatchewan livestock producers, who have to move their product similar distances at competitive rates. Livestock producers are therefore forced out of business or they may find grain more profitable.

On the other hand, in a period of abundant supplies, because of inadequate rail capacity and the lack of a stable, well-developed livestock industry, a livestock producer could purchase feed grain at a price below established street values. This is due to the fact that grain producers are not able to market their product when cashflow is required, therefore they resort to dumping for any price available. This instability in feed grain prices enhanced the instability of livestock production in this province, thus generating an overall decline in production. This also hurts the grain producer, because local livestock production is a major consumer of Saskatchewan feed grains.

• 1225

Related to the decline in livestock production and the fact that the production of export grains has been more profitable due to a low statutory freight rate, we have seen over the last six or seven years a tremendous amount of marginal land broken up and put into grain production. Expertise in livestock production has left our province, and Saskatchewan farmers have developed a wheat-only mentality. This has pushed Saskatchewan toward a mono-agricultural industry. Soil scientists are warning that farmers must change and diversify their cropping practices to combat the ravages of soil erosion and soil salinity. Land use and soil conservation will be the biggest issues to confront Saskatchewan farmers over the next 20 years.

Any major piece of legislation that will have the tremendous impact on the future developments of western agriculture, as does Bill C-155, must have the flexibility to facilitate development through changing conditions. It would be absurd to assume that farming practices and markets will remain as they are today.

Beef production has a dramatic multiplying effect on both the rural and general economics of Saskatchewan. Every dollar invested in the beef industry turns over between four to six times, in activities from purchase of pharmaceuticals through to meat packing, retailing, advertising. Studies show that if the present inequities in Saskatchewan's livestock industry are

[Translation]

évidents. En période d'approvisionnements limités en grains de provende, les éleveurs de bétail de la Saskatchewan n'ont droit à aucun rabais important au titre du transport, ce qui devrait normalement être le cas parce qu'ils se trouvent à proximité d'un vaste secteur de production de grains de provende. Lorsque la demande mondiale est forte, le tarif du Nid-de-Corbeau a pour effet d'accroître le prix local du grain dans les Prairies comparativement aux prix à l'exportation et aux prix pratiqués dans l'Est du Canada. L'avantage concurrentiel des éleveurs de bétail de la Saskatchewan se trouve donc réduit, ceux-ci devant assurer le transport de leur produit sur des distances semblables à des tarifs concurrentiels. Ils sont donc forcés de se retirer des affaires ou de se tourner vers la production du grain.

Par contre, en période d'abondance des grains de provende, en raison d'une capacité insuffisante des chemins de fer et de l'absence d'une industrie de l'élevage stable et bien développée, un éleveur de bétail pourrait acheter des grains de provende à un prix inférieur au prix au silo. Cela est attribuable au fait que les producteurs de grain ne peuvent vendre leur produit alors qu'ils ont besoin de liquidités, si bien qu'ils acceptent de vendre à rabais, au prix offert. L'instabilité du prix des grains de provende a accru l'instabilité de la production du bétail dans cette province, entraînant une baisse générale de la production. La céréaliculteur en a également souffert parce que le producteur local de bétail constitue un important consommateur des grains de provende de la Saskatchewan.

En plus d'une baisse de la production de bétail et du fait que la production de céréales exportées a été plus rentable à cause du niveau très bas du tarif de transport statutaire, nous avons constaté, depuis les six ou sept dernières années, qu'une quantité énorme de terres marginales ont été subdivisées et affectées à la céréaliculture. Les experts en production de bétail ont quitté notre province et les agriculteurs de la Saskatchewan ne se préoccupent plus que de la culture du blé. La Saskatchewan s'est donc orientée vers une industrie mono-agricole. Les spécialistes en pédologie préviennent les agriculteurs qu'ils devront modifier et diversifier leurs cultures pour pouvoir lutter contre les ravages de l'érosion des terres et de leur salinité. Au cours des 20 prochaines années, les problèmes les plus importants que les agriculteurs de la Saskatchewan devront surmonter seront l'utilisation et la conservation des terres.

Tout projet de loi qui aura, comme le projet de loi C-155, autant de répercussions sur les développements à venir de l'agriculture dans l'Ouest doit être assez souple pour faciliter le développement malgré des conditions nouvelles. Il serait absurde de supposer que l'agriculture et ses marchés demeureront tels qu'ils sont aujourd'hui.

La production du boeuf a un effet multiplicateur puissant sur l'économie rurale et globale de la Saskatchewan. Chaque dollar investi dans l'industrie du boeuf engendre des investissements de 4 à 6 fois supérieurs dans des activités allant de l'achat de produits pharmaceutiques aux salaisons, à la vente au détail et à la publicité. D'après des études, en éliminant de

[Texte]

removed, there is a substantial potential for expansion in our beef production, mostly through expansion of our feeding industry. An expanded feeding industry offers Saskatchewan grain producers one of their brightest market opportunities. Beef production also uses otherwise unusable feed resources, and is our only user of the huge area of range and rough grazing lands. In addition, rotational cropping involving forages is the best way to correct and maintain soil condition.

To this point, we have described the negative distortion that now occurs in Saskatchewan livestock production because of a low statutory rate for the movement of grain off the Prairies. The whole purpose of Crow revision was to remove that distortion that now occurs in prairie agriculture and to remove the constraints in the transportation sector. The most damaging aspect of Bill C-155 to Saskatchewan's livestock industry is paying the entire Crow benefit to the railroads. We certainly agree that the railroads must be adequately compensated for the movement of grain to ensure the development of a modern and efficient grain transportation system. If the railroads receive the entire Crow benefit and thus charge producers a low freight rate, probably never exceeding 35% of the true cost to move grain, Saskatchewan livestock producers will never receive a natural freight discount for being approximate to a large producing area, as is demonstrated in appendix 1. That can be found at the back of the brief.

The inequities, as mentioned earlier, will still remain. To remove transportation constraints distorts prairie agriculture further. A modern and efficient grain transportation system will ensure that livestock producers cannot even look forward to a clogged system to enjoy any kind of regional advantage.

If Bill C-155 is implemented in its present form, the Saskatchewan livestock industry is worse off than ever—worse than no change at all. In our view, Bill C-155 falls short of accomplishing two out of the four objectives stated by the federal government in a western transportation initiative policy statement made on February 1 of this year. The government's stated objectives were to ensure adequate overall rail capacity in western Canada; to develop a modern and efficient grain transportation system; to encourage economic development and agriculture diversification and processing in western Canada; and to contribute to national economic recovery through economic activity generated by railway expenditures and associated development.

Dr. Clay Gilson conducted extensive negotiations among interested organizations to arrive at a solution that reflected

[Traduction]

l'industrie du bétail de la Saskatchewan certaines injustices flagrantes, on pourrait améliorer considérablement notre production de boeuf surtout en mettant en valeur l'industrie des grains de provende. Le développement de l'industrie des grains de provende représente une des meilleures perspectives commerciales des céréaliculteurs de la Saskatchewan. Par ailleurs, la production du boeuf requiert des ressources alimentaires autrement inutilisables et elle est la seule à utiliser l'énorme territoire de grands pâturages naturels. De plus, le renouvellement des cultures au moyen de fourrage constitue la meilleure façon de corriger et de préserver l'état des terres.

Jusqu'ici, nous avons parlé de l'altération néfaste de la production du bétail en Saskatchewan découlant du fait que le tarif statutaire du transport des céréales en provenance des Prairies n'est pas très élevé. La révision du tarif du Nid-de-Corbeau visait avant tout à faire disparaître cette distorsion qui afflige l'agriculture dans les Prairies, et à éliminer les contraintes qui s'exercent sur le secteur des transports. L'aspect le plus préjudiciable du projet de loi C-155 pour l'industrie du bétail de la Saskatchewan est dû au fait que les sociétés ferroviaires toucheront la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau. Nous sommes d'accord qu'il faut dédommager convenablement les sociétés ferroviaires transportant les céréales pour assurer l'aménagement d'un réseau de transport des céréales moderne et efficace. Si les sociétés ferroviaires touchent la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau tout en exigeant des producteurs un tarif de transport peu élevé, ne dépassant probablement jamais 35 p. 100 de ce qu'il en coûte vraiment pour transporter des céréales, les éleveurs de bétail de la Saskatchewan ne bénéficieront jamais, il va sans dire, d'une réduction du tarif du transport parce qu'ils sont à proximité d'une importante région productrice, comme le montre l'annexe 1 à la fin du mémoire.

Comme on l'a déjà mentionné, il y aura encore injustice. En éliminant les contraintes qui s'exercent sur le secteur des transports, on fausse encore plus l'agriculture dans les Prairies. Un réseau moderne et efficace signifie que les éleveurs de bétail ne pourront même pas profiter d'un réseau embourré pour bénéficier d'un avantage régional quelconque.

Si le projet de loi C-155 est appliqué dans sa forme actuelle, l'industrie du bétail de la Saskatchewan sera pire que jamais, pire que s'il n'y avait aucun changement. Selon nous, le projet de loi C-155 ne parviendra pas à atteindre deux des quatre objectifs exposés par le gouvernement fédéral dans un énoncé de politique qu'il a formulé le 1^{er} février de cette année sur le transport dans l'Ouest. Le gouvernement a déclaré qu'il avait comme objectifs d'assurer une capacité globale convenable aux sociétés ferroviaires de l'Ouest du Canada; de créer un réseau moderne et efficace de transport des céréales; de favoriser l'essor économique ainsi que la diversification et le traitement des produits agricoles dans l'Ouest du Canada; et de contribuer à la reprise de l'économie nationale grâce à l'activité économique engendrée par les dépenses des sociétés ferroviaires et par tout développement concomitant.

M. Clay Gilson a mené des négociations intensives avec les organisations concernées pour trouver une solution au pro-

[Text]

resolving the two identified reasons for Crow reform. They were to remove railway constraints that had caused losses of hundreds of millions of dollars to grain producers because of the inability of our transportation system to move the product to export terminals; and to remove the negative effects that a low statutory freight rate for the movement of certain raw agriculture products had on economic development and diversification in western Canada.

The Crow rate directly caused both phenomena by its very existence; therefore a solution must deal with both aspects or the solution would be meaningless or potentially more dangerous than the original problem.

Dr. Clay Gilson consulted with livestock producers, grain producers, the processing industry, grain companies, and railways. He arrived at a compromise solution that would phase in change in a manner that would not unduly disrupt the activities of grain companies—who perhaps have benefited most from the present Crow rate . . . —yet allow the railways to be adequately compensated, while allowing livestock production and agricultural processing to reach its natural potential. We strongly endorse the Gilson recommendation as a workable solution to a complicated problem.

The federal government agreed that the Gilson solution would achieve their initial goals, but they chose to prepare legislation that would not extend the Gilson solution past 1985-1986. We also supported this initiative, because we felt that if Crow reform were initiated the positive effect of reform would be recognized. Therefore a continuation of reform would take place.

Heavy pressure from Quebec and the prairie pools brought about a total readjustment in government thinking. Legislation that was to be introduced into Parliament was changed drastically. Based on the government's reasons or lack of reasons for introducing Bill C-155, the motives have to be political rather than economic.

The two main opposing groups to the Gilson recommendations and the later Pepin proposal were centred on the key issue of payment of the Crow benefits, but each had very different reasons. Quebec livestock producers feared that if the inequities in prairie feed grain pricing were removed by producer payments, western livestock production would expand, therefore threatening eastern markets.

Quebec concerns cannot be justified, either by fact or by economic logic. The feed cost of eastern livestock producers will not increase as a result of Crow rate change. Barley and corn compete as feed substitutes in both international and eastern markets. Because corn is so dominant in feed grain production, the price of barley in eastern Canada is determined for the most part by the price of corn. Increased freight rates on prairie grain will not change the price of feed grains at

[Translation]

blème entourant les deux motifs déclarés de la révision du tarif du Nid-de-Corbeau. Il s'agissait de faire disparaître les contraintes, s'exerçant sur les sociétés ferroviaires, qui avaient fait perdre des centaines de millions de dollars aux céréaliculteurs parce que notre réseau de transport n'était pas en mesure d'acheminer les produits vers les silos terminaux d'exportation; et d'éliminer les effets négatifs qu'un tarif statutaire peu élevé de transport de certains produits agricoles bruts avait sur l'essor et la diversification économiques de l'Ouest du Canada.

Le tarif du Nid-de-Corbeau a été directement responsable des deux phénomènes; la solution doit donc tenir compte des deux aspects, sinon elle n'aura aucun sens et pourrait être plus menaçante que le problème initial.

M. Clay Gilson a consulté les éleveurs de bétail, les céréaliculteurs, l'industrie de la transformation, les entreprises céréalier et les sociétés ferroviaires. Il est arrivé à une solution de compromis où le changement serait progressif et ne perturberait pas de façon indue les activités des entreprises céréalier—qui avaient probablement profité le plus du tarif actuel du Nid-de-Corbeau—tout en permettant de dédommager convenablement les sociétés ferroviaires et, aux éleveurs de bétail et à l'industrie de transformation des produits agricoles, d'atteindre leur potentiel naturel. Nous considérons la recommandation Gilson comme une solution pratique à un problème complexe.

Le gouvernement fédéral a convenu que la solution Gilson était conforme à ses objectifs initiaux tout en préférant élaborer un projet de loi limitant la solution Gilson à 1985-1986. Nous étions également en faveur de cette mesure parce que, selon nous, si l'on entreprenait de réviser le tarif du Nid-de-Corbeau, on reconnaîtrait les effets positifs de cette révision. La révision se poursuivrait donc.

De fortes pressions exercées par le Québec et par les coopératives des Prairies ont modifié en profondeur la pensée du gouvernement. Il a révisé en profondeur le projet de loi qui devait être présenté devant le Parlement. D'après les raisons ou l'absence de raisons ayant incité le gouvernement à présenter le projet de loi C-155, ces raisons sont sûrement d'ordre politique plutôt qu'économique.

Les deux principaux groupes qui s'opposaient aux recommandations Gilson et, par la suite, à la proposition Pépin se souciaient avant tout de la question fondamentale du versement de la subvention du Nid-de-Corbeau, mais chacun avait des raisons très différentes de le faire. Les éleveurs de bétail du Québec craignaient que, si des versements faits aux producteurs permettaient d'éliminer les injustices affligeant le prix des grains de provende des Prairies, la production du bétail se développerait dans l'Ouest, au détriment des marchés de l'Est.

Cette inquiétude du Québec n'est fondée ni sur des faits, ni sur la logique économique. Le coût des grains de provende déboursé par les éleveurs de bétail de l'Est n'augmentera pas si l'on modifie le tarif du Nid-de-Corbeau. L'orge et le maïs représentent des céréales fourragères de remplacement sur le marché international et sur le marché de l'Est. Parce que le maïs domine tellement la production des grains de provende, le prix de l'orge est déterminé avant tout, dans l'Est du Canada, par le prix du maïs. Une hausse des tarifs du transport des

[Texte]

Thunder Bay, but will lead to lower farm gate prices in western Canada.

The feed cost savings realized by western hog and beef producers will not be large enough to overcome ever-increasing transportation costs to eastern Canada. Meat and livestock are shipped at compensatory rates. The expectation is that increased western production will not be shipped to eastern markets but will be exported. Lower transportation costs from the Prairies to the western United States make this market more attractive to western livestock producers. Japan and the Pacific rim are probably growth markets providing further opportunities for Canadian beef and pork exports, regardless of source. The federal government's own studies show that if the Crow inequities against western livestock production are removed, there would be a negligible impact on eastern producers.

The prairie pools claim that unless the railways receive the entire transportation subsidy there will be a dilution effect of the Crow subsidy among prairie grain producers. They claim direct payments to producers will rob export-oriented grain producers of a maximum benefit. In simple terms, this is so. However, one must evaluate this negative aspect against potential benefits. Under producer payments, increased processing and livestock production will offer prairie grain producers expanded market opportunities, especially when export demand is low. Also, if producers diversify cropping practices to rationalize land use, they will not be penalized for doing so. If the advantage of moving raw grains off the Prairies is removed, there will be an expansion of secondary processing, therefore benefiting rural towns and urban centres.

To correct this problem, they proposed WREF, the Western Feed Grain Rate Equalization Fund. This proposal would have grain producers, along with the federal and provincial governments, contributing to a program which would compensate livestock producers, based on production, for about 60% of an identifiable "Crow hurt". In our estimation, this is a backward mechanism to achieve the same solution as Gilson. Forcing grain farmers to pay a portion of grain sales to livestock producers is a form of dilution. Certainly WREF could be more costly than Gilson. Reducing the "Crow hurt"

[Traduction]

céréales des Prairies n'entraînera pas une hausse des grains de provende à Thunder Bay, mais entraînera une baisse des prix à la ferme dans l'Ouest du Canada.

L'économie réalisée sur le coût des grains de provende par les éleveurs de porc et de boeuf de l'Ouest ne sera pas assez importante pour compenser l'escalade des coûts du transport dans l'Est du Canada. La viande et le bétail sont expédiés à des tarifs compensatoires. On prévoit que le surplus de la production de l'Ouest ne sera pas expédié vers les marchés de l'Est, mais sera exporté. Les coûts de transport moins élevés entre les Prairies et l'Ouest des États-Unis rendent ce marché plus intéressant pour les éleveurs de bétail de l'Ouest. Le Japon et le littoral du Pacifique sont probablement des marchés en plein essor offrant de nouvelles possibilités pour l'exportation du boeuf et du porc canadiens indépendamment de leur provenance. Même les études du gouvernement fédéral montrent que, si les injustices inhérentes au tarif du Nid-de-Corbeau à l'endroit des éleveurs de bétail de l'Ouest disparaissent, les conséquences pour les éleveurs de l'Est seraient négligeables.

Les coopératives des Prairies sont d'avis qu'à moins que les sociétés ferroviaires bénéficient de la totalité des subventions en matière de transport, la subvention du tarif du Nid-de-Corbeau se perdra entre les céréaliculteurs des Prairies. Elles prétendent que des versements directs aux éleveurs soutireront un avantage maximal aux céréaliculteurs axés sur l'exportation. En termes simples, c'est exact. Il faut cependant évaluer cet aspect négatif en tenant compte des avantages possibles. En subventionnant les producteurs, une transformation accrue et une production accrue de bétail permettront aux céréaliculteurs des Prairies d'utiliser de nouveaux marchés, surtout lorsque la demande d'exportations sera faible. De plus, les producteurs ne seront pas pénalisés s'ils diversifient leurs cultures pour faire une utilisation plus rationnelle de leurs terres. S'il devient moins avantageux d'expédier les grains de provende produits dans les Prairies, l'industrie de la transformation secondaire se développera, ce qui sera profitable pour les villages et les centres urbains.

• 1235

The western pools readily agree that under the present Crow rate structure there is a negative effect on livestock production. They even agree that if the Crow benefit is paid directly to the railways, the inequities would not be removed. They also agree that both negative aspects resulting from the present rate structure must be solved simultaneously.

Les pools de l'Ouest s'entendent pour dire que les tarifs actuels du Nid-de-Corbeau ont un effet négatif sur l'élevage de bétail. Au surplus, ils considèrent que si la subvention du Nid-de-Corbeau est versée directement aux compagnies ferroviaires, les injustices subsisteront. Ils estiment également que les deux aspects négatifs qui découlent des tarifs actuels du Nid-de-Corbeau doivent être réglés en même temps.

Afin d'apporter un correctif à ce problème, ils ont proposé l'établissement d'un FSTGO, le Fonds de stabilisation des tarifs pour le grain de l'Ouest. En vertu de cette proposition, les producteurs de céréales de même que les gouvernements fédéral et provinciaux participeraient à un programme de compensation aux éleveurs de bétail, compensation basée sur la production, afin de couvrir environ 60 p. 100 des pertes réelles occasionnées par les tarifs du Nid-de-Corbeau. Selon nous, il s'agit là d'une mesure rétrograde pour aboutir aux mêmes résultats que la solution proposée par Gilson. Le fait d'obliger

[Text]

through WREF achieves paying one subsidy to counteract the negative effects of another subsidy.

The wheat pools have another reason for supporting railway payments. Increased livestock feeding on the Prairies, and any program that does not encourage the marketing of grain through elevators, will change the base on which the pools have been successful and profitable over the years. The pools past success was not achieved because of luck, but through careful management and foresight. In short, as western agriculture diversifies, the pools have the resource base to be right there, as they have always been, to serve farmers.

In this brief we will not comment on Bill C-155 clause by clause, but rather we will make recommendations concerning the method of payment of the Crow benefit. Other negative or positive aspects of this bill have little impact on the Saskatchewan livestock industry, and have been or will be discussed in briefs from groups representing the grain industry.

We cannot support Bill C-155 in its present form. As we have demonstrated, to do so would be fostering our own demise. Again we state that a Crow reform bill must address both problems caused by the statutory Crow rate.

In our estimation, the Double-80 solution offers the most equitable solution for payment of the Crow transportation subsidy. If implemented, an amendment to Bill C-155, the Double-80 solution, would remove the distortion that direct railway payments have on the livestock industry and secondary processing. This solution virtually limits the dilution factor caused by producer payments based on acreage.

The Double-80 solution relies upon the so-called freedom of choice concept, insofar as it represents an opportunity for producers, as individuals, to choose whether or not they receive the Crow benefit or have it paid to the railways. We strongly support this solution, because it is the ultimate compromise of the method of payment issue. Implementing an equitable mechanism for producer choice is truly democratic and does not allow the negative aspects of a transportation subsidy to outweigh the benefits.

[Translation]

les cultivateurs de céréales à remettre une partie de leurs bénéfices aux éleveurs de bétail est une forme de dilution. Il ne fait pas de doute que l'établissement d'un fonds de stabilisation pourrait être une solution plus coûteuse que Gilson. La diminution des pertes occasionnées par le tarif du Nid-de-Corbeau par le truchement d'un fonds de stabilisation équivaut à verser une subvention pour corriger les effets négatifs d'une autre subvention.

Les pools de blé ont une autre bonne raison de favoriser le versement de subventions aux compagnies ferroviaires. L'augmentation, dans les Prairies, de l'engraissement du bétail de même que tout programme qui ne favorise pas la mise en marché du grain par l'intermédiaire des sociétés exploitant les élevateurs, risquent de modifier les structures qui ont permis aux pools de connaître du succès et de réaliser des profits dans le passé. Le succès qu'ont connu les pools dans le passé n'a pas été le fait du hasard mais le fruit d'une saine gestion et d'une bonne planification. En bref, au fur et à mesure que l'agriculture dans l'Ouest se diversifie, les pools ont les ressources nécessaires, comme ça toujours été le cas, pour répondre aux besoins des agriculteurs.

Nous n'avons pas l'intention, dans cet exposé, d'étudier le projet de loi C-155 article par article. Nous voulons plutôt faire des recommandations en ce qui a trait au mode de versement de la subvention du Nid-de-Corbeau. D'autres aspects du projet de loi, qu'ils soient positifs ou négatifs ont peu d'impact sur la production animale de la Saskatchewan et ont déjà été ou seront traités dans les mémoires présentés par des groupes qui représentent les producteurs de céréales.

Nous ne pouvons pas appuyer le projet de loi C-155 dans sa forme actuelle. Comme nous l'avons mentionné précédemment, si l'on appuyait ce projet de loi, nous favoriserions notre propre disparition. Encore une fois, nous pensons qu'un projet de loi modifiant le Nid-de-Corbeau doit s'attaquer aux deux problèmes que soulève le tarif légal du Nid-de-Corbeau.

La solution du double-80 présente, selon nous, le mode de paiement le plus équitable de la subvention du Nid-de-Corbeau. Si cette solution est mise en oeuvre en modifiant le projet de loi C-155, elle aura pour effet de faire disparaître l'inégalité engendrée par les versements directs aux compagnies ferroviaires à l'égard de la production animale et de l'industrie de la transformation. À toutes fins utiles, cette solution freine l'effet de dilution causé par les paiements aux producteurs basés sur la superficie.

La solution du double-80 est fondée sur le principe du libre choix dans la mesure où elle fournit aux producteurs, en tant qu'individus, l'occasion de choisir s'ils veulent recevoir la subvention du Nid-de-Corbeau ou s'ils préfèrent que celle-ci soit versée aux compagnies ferroviaires. Nous sommes très en faveur de cette solution parce qu'elle représente l'ultime compromis en ce qui a trait à la question du mode de paiement. La mise en oeuvre d'un processus équitable qui permet au producteur de faire un choix s'inscrit dans l'esprit démocratique et empêche les aspects négatifs d'une subvention au transport de l'emporter sur les avantages que comporte une telle subvention.

[Texte]

As an organization, we have always supported the need for transportation assistance to move prairie grain to export terminals in order that we remain competitive on world markets. The importance of grain exports on the Canadian economy cannot be understated. However, as in any developing region or country, a natural evolution in the economy does occur. After initial settlement, the production of raw products is developed to be consumed elsewhere. As the population grows, diversification and secondary industry must develop to employ those who cannot be absorbed by the production of raw products.

The Saskatchewan economy is in that evolutionary stage. We must diversify our agricultural base and encourage secondary processing. Our future depends on it. This can only be achieved by removing the distortions caused by direct railway payments of the Crow benefit as proposed in Bill C-155. This bill must be amended to achieve the goals that revising the Crow freight rate was designed to meet.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Jahnke.

We will now go to questioning, starting with Mr. McKnight. Ten minutes, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I think I would be correct in drawing to the attention of the committee that the two groups of witnesses we have before us represent probably the newest producers' organization in Saskatchewan and the oldest producers' organization in Saskatchewan. I find that says something for these hearings and how the people of this province are affected by the deliberations we are having on Bill C-155.

I will probably direct most of my questions to the representatives of the pulse growers, Mr. Chairman. I am sure my colleague, Mr. Hargrave, will have some questions for the members of the stock growers.

I would presume, having two constituents represented in the Pulse Crop Growers Association, that your reasons for diversifying into products that are very new to a lot of people in Saskatchewan—not to Mr. Rumble, who I think was one of the first lentil growers in our province—was in the initial instance strictly a monetary return to your farms. Since that time, would it be fair to assume that you have found a rotation of pulse crops has enabled you to increase production of other crops? If you are forced, through the exclusion of your produce, from having benefits that are given to other grains—the subsidized freight rate, in one form or another—then you will probably revert back to the production of grain. This in turn will be carried on the railroads at statutory rate, and would be causing, in one form or another, an increase in the

[Traduction]

En tant qu'organisme, nous avons toujours cru qu'il était nécessaire de fournir une aide financière pour le mouvement du grain de l'Ouest vers les points d'exportation afin de rester compétitifs sur les marchés internationaux. On ne peut négliger l'importance des exportations des céréales pour l'économie canadienne. Toutefois, comme c'est le cas dans toute région ou pays en voie de développement, l'économie passe à travers une évolution naturelle. Après l'étape initiale, la production de matières premières prend une certaine expansion pour répondre à la demande extérieure. Au fur et à mesure que la population augmente, il faut diversifier l'économie locale et planter une industrie de transformation pour utiliser la main-d'œuvre qui ne peut pas être absorbée par le secteur primaire.

L'économie de la Saskatchewan suit actuellement cette évolution. Nous devons diversifier nos ressources agricoles et favoriser l'implantation d'un secteur secondaire de transformation. Notre avenir en dépend. Cela n'est possible que si l'on corrige les inégalités causées par les paiements directs de la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies ferroviaires comme il est proposé dans le projet de loi C-155. Ce projet de loi doit être modifié si l'on veut réaliser les buts visés par la révision du tarif marchandises du Nid-de-Corbeau.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Jahnke.

Nous passons maintenant à la période de questions en commençant par M. McKnight. Vous avez dit minutes monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Je pense qu'il serait utile d'attirer l'attention du comité sur le fait que les deux groupes de témoins qui sont devant nous représentent probablement la plus jeune association et la plus ancienne association de producteurs de la Saskatchewan. Je trouve que cela dénote quelque chose en ce qui concerne ces audiences de même que sur la façon dont la population de cette province est concernée par nos discussions sur le projet de loi C-155.

Monsieur le président, mes questions s'adresseront surtout aux représentants des producteurs de légumineuses. Je suis certain que mon collègue, M. Hargrave, a des questions à poser aux représentants des éleveurs de bétail.

Deux de mes commettants étant membres de l'Association des producteurs de légumineuses, je suppose que les raisons qui vous ont incité à diversifier vos activités agricoles en cultivant des produits que bien peu de gens en Saskatchewan connaissent—à l'exception de M. Rumble qui, je pense, a été l'un des premiers cultivateurs de lentilles dans notre province—étaient, à l'origine, strictement des raisons touchant les bénéfices réalisables par l'exploitation de vos fermes. Peut-on supposer que depuis, vous vous êtes rendus compte que la rotation de vos cultures légumineuses vous ont permis d'augmenter la production des autres cultures? Si en raison de l'exclusion de vos produits vous ne pouvez obtenir les avantages qui sont accordés aux producteurs de céréales—le tarif marchandises subventionné sous une forme ou l'autre—alors vous aller sans doute retourner à la production des céréales.

[Text]

cost of movement of that grain, or a dilution of the \$651 million.

I have thrown quite a few questions in there. I guess, Mr. Chairman, probably the members of the stock growers could respond in the same way, because there is some ground that it is only good for cows, but there is a lot of ground that has fence lines running across it right now in Saskatchewan but that can be put under the plow and turned over into wheat production. I would like a response from both groups, if I could, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Blais.

Mr. R. Blais: As the newest pulse producer of this group, I think maybe I will revert back to our farming operation, to keep it simple. We got into it four years ago and, as you say, we needed a cashflow. We are three brothers on 2,000 acres, raising quite large families, and we diversified into canola. Some of the acres had to be taken away from canola because of various weed problems, and the canola prices were going down. Attractive prices were there for lentils, which we started in our area, and since then we looked into green peas and yellow peas and pea production in rotation. When it started, it was basically for the cashflow, to meet bank payments and operating expenses, and also to cut down on the fertilizer usage. We are also in the fertilizer business and we can relate to both sides of the industry.

Since then, especially in a year like this, where the prices have gone down—and the higher freight costs—we found that, because of the extra management skill which is required in growing lentils and peas—particularly in our area—a lot of producers said to hell with it, and they went back to producing wheat.

We stayed with peas and lentils. Lentils last year got really burnt in our area because of diseases and what not. We wound up at \$70 an acre on rape stubble. We had a high yield but a poor quality. We have since gone to cereal stubble for lentils, which makes more sense. The disease is not so prevalent, because there is quite a close relationship between canola and lentil diseases when you seed them back to back. But that is a learning process.

By sticking with it, we feel that we have increased our production, especially on land where we had peas four years ago. We are noticing a markedly substantial increase in our wheat production on those acres.

On the total farm aspect, I think we will still have our cashflow this fall, with peas, providing they are a good crop.

[Translation]

Comme ces céréales seront transportés par les compagnies ferroviaires selon un tarif légal cela entraînera d'une manière ou d'une autre une augmentation des coûts reliés aux mouvements du grain ou une dilution des 651 millions de dollars.

Je viens de poser plusieurs questions. Monsieur le président, je pense que les représentants des éleveurs de bétail pourraient sans doute répondre de la même façon parce qu'il y a certaines terres qui ne sont bonnes que pour les vaches mais il y a plusieurs terres ici même en Saskatchewan qui sont clôturées présentement et qui pourraient être défrichées en vue d'y faire de la culture du blé. Monsieur le président, je voudrais avoir une réponse des représentants des deux groupes.

Le président: Monsieur Blais.

M. R. Blais: Comme je suis, dans le groupe, le producteur de légumineuses qui a le moins d'expérience, je crois qu'il vaudrait mieux, pour simplifier les choses, parler de mon entreprise agricole. J'ai commencé il y a quatre ans et, comme vous dites, nous avions besoin de liquidités. Nous sommes trois frères qui élevons des grosses familles et nous étions propriétaires de 2000 acres. Nous avons décidé de nous engager dans la culture du colza. Nous avons dû limiter cette culture dans un certain nombre d'acres parce que nous avons éprouvé divers problèmes avec les mauvaises herbes et le prix du colza baissait. Les prix des lentilles étaient avantageux et nous avons donc commencé à cultiver des lentilles. Depuis ce temps, nous avons cultivé des pois verts et des gesses jaunières et nous faisons la rotation des pois. Au début, nous avions besoin de liquidité afin de rembourser nos emprunts bancaires et payer nos dépenses d'exploitation. De plus, nous voulions diminuer l'utilisation d'engrais. Nous exploitons également une entreprise d'engrais. C'est pourquoi nous connaissons bien les deux facettes de l'industrie agricole.

Depuis ce temps, surtout lorsque nous connaissions une année comme celle-ci où les prix ont baissé—et où les frais de transport ont augmenté—nous avons constaté qu'à cause des techniques d'exploitation plus complexes que requiert la culture des lentilles et des pois—en particulier dans notre domaine d'activités—de nombreux producteurs ont tout simplement décidé qu'ils en avaient ras-le-bol et sont retournés dans la production du blé.

Nous avons décidé de continuer à produire des pois et des lentilles. Quant aux lentilles, les récoltes ont été perdues l'année dernière à cause notamment de maladies. Nous avons abouti avec du chaume de colza à \$70 l'acre. Le rendement fut excellent mais la qualité médiocre. Depuis, nous cultivons du chaume pour les lentilles, ce qui est plus raisonnable. La maladie n'est pas aussi répandue parce qu'il existe un rapport étroit entre les maladies du colza et des lentilles lorsque ces deux légumineuses sont ensemencées une à côté de l'autre. C'est comme ça qu'on apprend.

Avec de la persévérance, nous avons, je crois, augmenté notre production, en particulier, sur les terres où nous cultivons des pois il y a quatre ans. Sur ces terres, nous avons constaté une augmentation importante dans la production du blé.

Dans l'ensemble, je crois que nous aurons encore suffisamment de liquidité cet automne, avec les pois, dans la mesure où

[Texte]

With higher management skills, we have also improved the cereal production, canola production, but because of pulses we have improved our management skills.

• 1245

Mr. McKnight: But would you be able or will you be willing to continue the production and the exclusion of some cereal grains and use the ground to produce pulse crops if you do not either receive, as a producer, a form of subsidy—the Crow Benefit—or have your crops included under the statutory rate?

Mr. R. Blais: If we do not see the specialty pulse crops included under statutory rate, I think you will see a reverting back to the cereals.

We have stuck with it because of the rotation and what it has been doing in helping our cereal production as well as our canola production, and extending that rotation as well as the cashflow. But when you are talking \$4 wheat and \$4 peas, who is going to grow peas, because of the extra costs, equipment, management, and the risk involved?

I will let some of the others have a chance.

The Chairman: Thank you, Mr. Blais.

Mr. Willmott or Mr. Jahnke.

Mr. Jahnke: As the oldest organization in Saskatchewan, I will add a little bit.

My family was one of the first to come into western Canada. I was baling last week . . . you know, I always tell a long story—but I was baling last week, and it does not take too many brains to bale if everything is working right. I was sitting there thinking, I happen to be baling on my granddad's homestead quarter and his pre-emption. So that goes back 85, 90 years.

That land has been in our family since the beginning. He switched to cattle in the late teens, but he was originally a farmer. So that land was in production for the first 18 or 20 years. Then he went into cattle, so it was put back into forage. Oh, and I would like to interject here that my grandfather's brother-in-law and his sister—and they were double cousins, sort of—they had this quarter section next to us. They chose to be wheat farmers. This quarter section that I am talking about was always rotated with alfalfa.

My third generation removed from those—we were standing talking the other day between these two fields. There is not a fence line, there is not anything. I have barley growing there that is going to go 80 bushels to the acre this year.

In my life, or to my knowledge, there has never been one cent of fertilizer put on that land, or one ounce of weed spray put on that land. My cousin told me that he cannot grow a crop without putting on at least 100 pounds of fertilizer, and

[Traduction]

la récolte sera bonne. En améliorant nos techniques d'exploitation, nous avons également marqué des progrès dans la production des céréales et du colza, mais grâce aux légumineuses, nous avons amélioré nos techniques d'exploitation.

M. McKnight: Mais seriez-vous en mesure ou accepteriez-vous de continuer la production et l'exclusion de certaines céréales et d'utiliser la terre pour produire des légumineuses si vous ne recevez pas, à titre de producteur, une certaine forme de subvention—la subvention du Nid-de-Corbeau—ou si vos récoltes n'étaient pas visées par les tarifs légaux?

M. Blais: Si les légumineuses ne sont pas visées par les tarifs légaux, je crois qu'il y aura un retour à la culture des céréales.

Nous avons continué la culture des légumineuses à cause de la totation et parce que cela avait un effet bénéfique sur notre production de céréales et de colza canola, parce que cela permettrait de prolonger la rotation des cultures et d'accroître les liquidités. Mais si l'on parle de \$4 pour le blé et de \$4 pour les pois, alors qui voudra cultiver des pois, étant donné les coûts supplémentaires, le matériel requis, les frais de gestion ainsi que les risques que cela comporte?

Je vais laisser à d'autres l'occasion de s'exprimer.

Le président: Merci, monsieur Blais.

Monsieur Willmott ou monsieur Jahnke.

M. Jahnke: Comme je représente le plus ancien organisme de la Saskatchewan, je vais ajouter quelques mots.

Ma famille a été l'une des premières à venir dans l'Ouest canadien. La semaine dernière, j'étais en train de faire la moisson—vous savez, je raconte toujours de longues histoires—donc j'étais en train de faire la moisson, la semaine dernière, et cela ne demande pas de réfléchir beaucoup lorsque tout fonctionne bien. J'étais assis au volant de ma moissonneuse-batteuse, en train de penser que j'étais à moissonner sur la concession de mon grand-père, sur la terre qu'il a acquise par droit de préemption. Cela remonte donc à 85, 90 ans.

Cette terre a appartenu à notre famille depuis le tout début. Il est passé à l'élevage du bétail à la fin des années 1910, mais au départ c'était un fermier. Donc, la terre a produit pendant les 18 ou 20 premières années. Ensuite, il est passé à l'élevage du bétail et la terre a été utilisée pour le fourrage. Oh, et j'aimerais dire en passant que le beau-frère de mon grand-père et sa soeur—et ils étaient des cousins, en quelque sorte—ils avaient la terre voisine de la nôtre. Ils ont décidé de cultiver le blé. Sur cette terre dont je parle, il y a toujours eu une rotation avec la culture de la luzerne.

La troisième génération a quitté la terre—l'autre jour, nous conversions entre ces deux champs. Il n'y a pas de clôture, il n'y a rien. J'y fais pousser de l'orge, cette année il y en aura 80 boisseaux l'acre.

De toute ma vie, ou du moins à ce que je sache, aucun engrais n'a été mis sur cette terre, ni aucun herbicide. Mon cousin m'a dit qu'il ne peut cultiver sans mettre au moins 100 livres d'engrais, et il met de l'herbicide sans arrêt. Il dit qu'il

[Text]

he sprays continually. He said it cost him \$23 an acre to spray it this year.

Our alfalfa, with our rotation, is providing us with a better crop at less cost, and we are diversifying and holding the thing together. But I can assure you that it is getting tougher and tougher every year. Until seven or eight years ago, it really did not matter. The Crow was not a hurt.

It is getting worse because of inflation, and if this bill is enacted I can assure you that it is going to get a lot worse and we are probably going to have to go to growing wheat, too.

Thank you.

The Chairman: You will have time for one very brief question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Well, I will direct it to the pulse growers, Mr. Chairman, if I could, through you.

We had representation earlier on during the hearings from Pro-Star Mills Ltd., in Saskatoon, who are a value-added company who are processing peas.

I guess if I have one question, I will try to double it up. Could you tell me the acres devoted originally, that were taken away from wheat for pulse crops, and the acres that we had, say, last year? This year I think it probably is a little bit of a downturn. And could you tell me the value-added acres, or approximate acres, that are processed within Saskatchewan at the present time? Do you feel that that processing can continue unless there is some assistance, because the location we are in is so far from market within Saskatchewan?

Mr. R. Blais: Mr. Chairman, could I refer this to Dr. Slinkard?

The Chairman: Certainly.

Dr. Slinkard.

Dr. A.L. Slinkard (University of Saskatchewan): Director, Saskatchewan Pulse Crop Growers Association: In 1967, there were about 800 acres of peas grown in Saskatchewan, zero acres of fava beans and zero acres of lentils. In 1982, we had over 110,000 acres of lentils, about 50,000 acres of peas, and the fava bean acreage has dropped, as we noted earlier, down to about 500 acres.

Mr. McKnight: How about birdseed?

Mr. Slinkard: Birdseed? About 120,000 acres of birdseed last year.

The acreage of peas is down from about 50,000 acres last year to about 30,000 acres or so this year, primarily because the price dropped from \$5 a bushel to \$4 a bushel. As Ron mentioned, at the \$4 a bushel price we lost part of our market

[Translation]

lui en a coûté \$23 l'acre cette année pour vaporiser des herbicides.

Notre luzerne, grâce à la rotation, nous donne une meilleure récolte à un coût moindre, et nous diversifions les cultures et parvenons à tenir bon. Mais je puis vous assurer que cela devient plus difficile à chaque année. Jusqu'à il y a sept ou huit ans, il n'y avait pas vraiment de problème. Le tarif du Nid-de-Corbeau n'était pas nuisible.

Les choses empirent à cause de l'inflation, et si ce projet de loi est adopté, je puis vous garantir que la situation va s'aggraver énormément et que nous allons probablement être obligés de cultiver du blé nous aussi.

Merci.

Le président: Monsieur McKnight, vous avez le temps de poser une question très brève.

M. McKnight: Eh, bien, monsieur le président, je vais adresser ma question aux cultivateurs de légumineuses, si je le puis, par votre entremise.

Plus tôt au cours des audiences, nous avons eu un exposé de *Pro-Star Mills Ltd.*, de Saskatoon, une société de valeur ajoutée qui transforme des pois.

Si j'ai une question, je crois que je vais tenter de poser une question double. Pourriez-vous me dire le nombre d'acres cultivées au départ, où l'on a cessé de cultiver du blé pour y cultiver des légumineuses, et le nombre d'acres cultivées, par exemple, l'année dernière? Cette année, je crois qu'il y a probablement eu une petite diminution. Et pourriez-vous me dire combien d'acres à valeur ajoutée, environ, sont employées en Saskatchewan à l'heure actuelle? Croyez-vous que cette culture peut continuer sans une certaine assistance, étant donné que l'endroit où nous nous trouvons est tellement éloigné du marché en Saskatchewan?

M. R. Blais: Monsieur le président, pourrais-je demander au docteur Slinkard de répondre à cette question?

Le président: Certainement.

Docteur Slinkard.

M. A.L. Slinkard (Université de la Saskatchewan, directeur de l'Association des cultivateurs de légumineuses de la Saskatchewan): En 1967, on cultivait environ 800 acres de pois en Saskatchewan, zéro acres de fèves et zéro acres de lentilles. En 1982, il y avait plus de 110,000 acres de lentilles, environ 50,000 acres de pois, et la superficie consacrée à la culture des fèves est tombée, comme nous l'avons déjà noté, à environ 500 acres.

M. McKnight: Et en ce qui concerne les graines pour les oiseaux?

M. Slinkard: Les graines pour les oiseaux? Environ 120,000 acres l'an dernier.

La superficie consacrée aux pois est passée de 50,000 acres l'an dernier à environ 30,000 acres cette année, surtout parce que le prix a diminué de \$5 le boisseau à \$4 le boisseau. Comme Ron l'a souligné, au prix de \$4 le boisseau, nous avons

[Texte]

to Cuba. That is the real problem. You have to produce it; you also have to sell it.

The last part of your question, referring to the value-added processing: we have, effective January, 1982, a pea-splitting plant in Saskatchewan for the first time, at Bellevue. Bell Pulse is at Bellevue. We also have active in the pulse industry about 18 or 20 contracting companies, all of which do a certain amount of processing because most of these pulses are cleaned and bagged at local seed-cleaning plants. So this is a type of value-added processing.

Back to Pro-Star Mills. They were originally started in 1976. The original company went bankrupt. They were taken over by Sedco and then the Satin Brothers, whom you heard the other day, took over about two years ago. They have been struggling. They are still not operating at full capacity, but I am sure that you have heard, very eloquently, their plans. I have heard them speak before. I am sure there is the potential there if the market is available at a price. I mean, there is a market there, at a price, and part of the price is tied up in transportation costs right now.

This would be a tremendous value-added industry if we could get that plant operating at capacity. It would take care of about 20,000 acres of peas per year, just that one plant. If it could be developed fully, I can visualize three or four plants in Saskatchewan like that in 10 or 15 years, because the markets are there if the price is right. Right now the price is not right.

Again, Mr. Blais referred to the difference in cost, the \$25 an acre that it costs the pulse producer to ship his product, versus \$3 an acre for the cereal one.

The Chairman: Thank you Dr. Slinkard, and Mr. McKnight.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, both briefs address the soil problem that Saskatchewan will be having in the next 20 years—soil erosion, salinity—and the stock growers mention in their brief that this will be the biggest issue in Saskatchewan over the next 20 years.

I would like to ask Mr. Blais, first of all, is it such a serious problem?

Mr. R. Blais: I think I will just make a few comments and then let Al elaborate on that. He is pretty adept at figures and whatnot.

I was in Regina at a conference and there was—I think it was an SFA annual meeting—there was a chap there talking about soil degradation and salinity problems. It is more widespread than what people are letting on. We feel that with pulse crops and specialty crops with extended rotation, we are

[Traduction]

perdu une partie du marché cubain. C'est ça le problème. Il faut produire, mais il faut aussi vendre.

En ce qui concerne la dernière partie de votre question, touchant la valeur ajoutée par la transformation: pour la première fois, nous avons, depuis janvier 1982, une usine de division des pois en Saskatchewan, à Bellevue. Bell Pulse se trouve à Bellevue. L'industrie des légumineuses comprend aussi 18 ou 20 sociétés effectuant du travail à contrat, qui participent toutes dans une certaine mesure à la transformation, puisque la plupart de ces légumineuses sont nettoyées et empaquetées à des usines locales de nettoyage. Cela représente donc un type de transformation qui ajoute de la valeur.

Revenons-en à *Pro-Star Mills*. Cette société a pris naissance en 1976 et a fait faillite. Elle a alors été reprise par Sedco, puis par les frères Satin, que vous avez entendus l'autre jour, il y a environ deux ans. Ils ont eu à lutter. Ils ne fonctionnent toujours pas à pleine capacité, mais je suis certain que vous les avez entendus expliquer leurs projets avec beaucoup d'éloquence. Je les ai déjà entendus en parler. Je suis convaincu qu'il y a des perspectives intéressantes si le marché est disponible à un certain prix. Je veux dire, le marché existe, à un certain prix, et le prix, à l'heure actuelle, est lié en partie aux frais de transport.

Il s'agirait d'une extraordinaire industrie de valeur ajoutée si l'usine pouvait fonctionner à pleine capacité. On pourrait traiter environ 20,000 acres de pois par année, seulement à cette usine. Et si l'on développait l'industrie au maximum, je peux imaginer trois ou quatre usines de ce genre en Saskatchewan dans 10 ou 15 ans, parce que les marchés existent, à condition que le prix soit adéquat. A l'heure actuelle, le prix n'est pas adéquat.

Encore une fois, M. Blais a parlé de la différence de coût, des \$25 l'acre qu'il en coûte au producteur de légumineuses pour expédier son produit, comparativement aux \$3 qu'il en coûte au producteur de céréales.

Le président: Merci, docteur Slinkard, et monsieur McKnight.

Monsieur Flis.

Mr. Flis: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, les deux exposés ont trait au problème de sol auquel la Saskatchewan fera face au cours des 20 prochaines années—l'érosion du sol, la salinité—et les producteurs mentionnent dans leur exposé que ce sera le problème le plus grave en Saskatchewan au cours des 20 prochaines années.

J'aimerais demander à M. Blais, en premier lieu, s'il s'agit vraiment d'un problème aussi grave?

M. R. Blais: Je crois que je ferai simplement quelques observations et que je laisserai ensuite Al donner des explications à ce sujet. Il s'y connaît bien en chiffres.

J'assistais à une conférence à Regina et il y avait—je crois qu'il s'agissait d'une assemblée annuelle de la SFA—it y avait quelqu'un qui parlait de la dégradation du sol et du problème de la salinité. Il s'agit de problèmes plus répandus qu'on ne le laisse croire. Selon nous, grâce à la culture des légumineuses et

[Text]

going to curtail that spread of salinity and in fact improve our organic matter, to get higher production in cereals as well as canola.

Canola takes an awful lot out of the soil for us who have been growing it since way back when, 15 years ago. It was to the point where a lot of our cereal crops were deteriorating. We were getting 30 bushels to the acre on canola stubble. Now, with the rotation of pulses, we have just finished on our farm hauling our last bushels to the elevator, and we tallied up and our stubble last year yielded 45 bushels to the acre, average, on wheat.

So with that market increase in production, I think we could stand \$4 wheat. If a guy is producing 35 bushels to the acre and another guy is producing 45, he is going to survive an awful lot longer, and I attribute a lot of that to growing pulses.

Mr. Flis: So one important solution is crop diversification.

Mr. Ron Blais: Right.

• 1255

Mr. Flis: You have studied Bill C-155, with the payment to the railways; you know how it will affect their crops. You know there is an order in council provision there that if you have a good case you can take it to the minister and he can add that crop—or future crops that we cannot think of now could be added. Do you feel the bill in its present form would lead to that kind of diversification?

Mr. R. Blais: No. We were happy to see the amendment in the bill concerning specialty crops, but we were highly disappointed and could not understand why certain specialty crops were included and others were not. When you look at the dollar value and the potential acreage area that could be devoted to pulses, canary seed as well, it is hard to comprehend that something like triticale, which is 5,000 acres, was included.

In a special crop report in 1981—I have just a few figures jotted down to show something here, to put it in perspective of how many acres of pulses in Saskatchewan—there was a survey done. This was done out of declared acres in the Canadian Wheat Board permit books. There were 2,249 specialty crop producers in 1981 in Saskatchewan. Of that, 1,574 producers grew 74% of the following three specialty crops: 27% grew lentils; 32% grew canary seed; 15% grew dry peas. There were four crops. The fourth crop was 23% of them grew mustard.

Mr. Flis: Okay, but you really did not answer my question about the bill. I guess you are suggesting an amendment to the

[Translation]

à la rotation accrue des cultures, nous allons restreindre l'accroissement de la salinité et améliorer les substances organiques, de façon à obtenir une meilleure production de céréales et de colza Canola.

Le colza Canola épouse énormément le sol, pour nous qui le cultivons depuis très longtemps, 15 ans. A un point tel qu'une grande partie de nos cultures céréaliers se détériorent. Nous obtenions 30 boisseaux l'acre avec le chaume de colza Canola. Maintenant, grâce à la rotation des légumineuses, nous venons, à notre ferme, de transporter les derniers boisseaux à l'élévateur, nous avons fait le compte et l'an dernier, le chaume a donné 45 boisseaux l'acre, en moyenne, en ce qui concerne le blé.

Donc, avec cette augmentation du rendement, je crois que nous pourrions supporter un prix de \$4 pour le blé. Si un fermier produit 35 boisseaux l'acre et un autre, 45, ce dernier pourra survivre bien plus longtemps, et selon moi, c'est en grande partie attribuable à la culture des légumineuses.

M. Flis: Donc, une solution importante consiste dans la diversification des cultures.

M. Ron Blais: C'est juste.

M. Flis: Vous avez étudié le projet de loi C-155, en ce qui concerne les versements aux compagnies de chemin de fer; vous connaissez ses incidences sur leurs récoltes. Vous connaissez l'existence d'une clause prévoyant un décret, aux termes de laquelle vous pouvez tenter de convaincre le Ministre d'ajouter cette culture... et d'autres cultures dont nous ne soupçonnons pas l'existence pourraient y être ajoutées à l'avenir. Avez-vous l'impression que le projet de loi sous sa forme actuelle pourrait amener une telle diversification?

M. R. Blais: Non. Nous étions contents de voir l'amendement proposé au projet de loi au sujet des cultures spéciales, mais nous avons été vivement déçus et n'avons pu comprendre pourquoi certaines cultures spéciales ont été incluses et d'autres, non. Quand vous prenez en considération la valeur et la superficie éventuelle des cultures de légumineuses, de millet, qui pourraient être entreprises, il est difficile de comprendre qu'une culture comme celle du triticale ait été incluse, puisqu'elle ne représente que 5,000 acres.

En 1981, un rapport a été présenté à la suite d'une étude sur les cultures spéciales... j'ai jeté quelques chiffres sur papier pour démontrer quelque chose, pour donner un aperçu de l'importance de la culture des légumineuses en Saskatchewan. Ces données portent sur le total des acres déclarées dans les registres des permis de la Commission canadienne du blé. Il y avait 2,249 producteurs qui faisaient des cultures spéciales en 1981 en Saskatchewan. Parmi ceux-ci, 1,574 producteurs, soit 74 p. 100, ont fait les cultures spéciales suivantes: 27 p. 100 ont cultivé des lentilles, 32 p. 100 ont cultivé du millet, 15 p. 100 ont cultivé des pois secs. Il y avait quatre cultures. La quatrième était la moutarde, cultivée par 23 p. 100 d'entre eux.

M. Flis: Très bien, mais vous n'avez pas vraiment répondu à ma question au sujet du projet de loi. Je suppose que vous

[Texte]

bill to include your crops in schedule I. But if you had the choice of the status quo—as many of the farmers wanted yesterday whom we heard from—or Bill C-155 in its present format, which would lead to greater crop diversification, which in turn would help your soil problems . . .

Mr. R. Blais: Maybe I am misreading what you are saying. There is that provision, that amendment for specialty crops. What I do not understand is the exclusion of pulses in that, knowing the importance and understanding the importance of that crop. If we do not have the equal opportunity to diversify into those specialty crops such as pulses, right now when the prices are depressed . . .

When the prices are high for all commodities, everything is dandy. We are paying \$1.60 a bushel for freight, but then you may be getting \$5.00 for peas, whereas wheat may be \$4.00. But when you have wheat going down and these commodities going down, you are not going to survive. You are going to destroy an acreage base, which we need to stay competitive on the world market. If you cannot establish that acreage base, we are not going to be credible to the buyers overseas.

Mr. Flis: I am sure you will realize the government will have to look at the processed products that you want, not just the primary crops. And where does that end? Do you then want compensation for pea soup or canned beans, etc.? I think it has to be looked at again in great depth, but the opening is there.

You are still not answering my question: Would the status quo give you greater crop diversification, or Bill C-155 as is?

The Chairman: Mr. Tait wants to answer that.

Mr. Flis: I know I have very little time. I would like to hear from Mr. Jahnke on the same point.

The Chairman: Let Mr. Tait answer, and then we will go to Mr. Jahnke.

Mr. Jahnke: Mr. Chairman, I just want to state a personal point of view to a certain extent here. It strikes us that the special crops should either be all in or all out. What Bill C-155 is proposing now is that there is enabling legislation to take them all in or take them in by order in council, but they have proposed that half of them would be in and half of them would be out.

Now if you asked me what I could live with, I could live with it personally if you paid all the subsidy to the producer. Then I could decide what I wanted to grow myself and use the money to subsidize that freight. However, if you are going to pay all the subsidy to the railways, and then you are only going to subsidize the major grains and part of the special crops and leave us out, then we are going to be kind of caught coming and going.

[Traduction]

suggérez l'adoption d'un amendement pour inclure vos cultures à l'annexe I. Mais si vous aviez à choisir entre le statu quo . . . comme le proposaient plusieurs des fermiers que nous avons entendus hier . . . et le projet de loi C-155 sous sa forme actuelle, lequel favoriserait une plus grande diversification des cultures, ce qui aiderait en outre à résoudre vos problèmes de sol . . .

M. R. Blais: J'interprète peut-être mal ce que vous dites. Il y a cette clause, cet amendement relatif aux cultures spéciales. Ce que je ne comprends pas, c'est l'exclusion des légumineuses de cet amendement, vu l'importance reconnue de cette culture. Si nous ne jouissons pas dès maintenant de la chance égale d'opérer la diversification, en faveur de cultures spéciales comme les légumineuses, pendant la période de marasme . . .

Quand les prix de toutes les denrées sont élevés, tout va à merveille. Nous payons \$1.60 le boisseau en frais de transport, mais vous pouvez obtenir \$5.00 pour les pois, et \$4.00 pour le blé. Mais si les prix du blé s'affaissent comme ceux de ces denrées, vous êtes acculés à la faillite. Vous allez détruire la superficie disponible, dont nous avons besoin pour conserver notre compétitivité sur les marchés mondiaux. Si nous ne pouvons pas établir cette superficie disponible, nous allons perdre tout crédit auprès des acheteurs d'outre-mer.

Mr. Flis: Je suis convaincu que vous vous rendez compte que le gouvernement devra prendre en considération les produits industriels que vous voulez inclure, et non seulement les cultures primaires. Où est la ligne de démarcation? vous une indemnité pour la soupe aux pois ou les fèves en boîtes, etc.? Je pense qu'il faudra en faire à nouveau un examen approfondi, mais tout est possible.

Vous ne répondez toujours pas à ma question: Le statu quo favoriserait-il une plus grande diversification, ou serait-ce le projet de loi C-155 sous sa forme actuelle?

Le président: M. Tait veut répondre à cette question.

Mr. Flis: Je sais que je dispose de très peu de temps. J'aime-rais entendre la réponse de M. Jahnke là-dessus.

Le président: Laissez M. Tait y répondre, puis M. Jahnke aura la parole.

Mr. Jahnke: Monsieur le président, je veux simplement exprimer un point de vue personnel, dans une certaine mesure, sur cette question. Il nous semble qu'il faudrait inclure toutes les cultures spéciales ou n'en inclure aucune. Ce que le projet de loi C-155 contient maintenant, c'est une clause permettant de toutes les inclure ou de les inclure par décret, mais selon leur proposition, la moitié seraient incluses et la moitié, exclues.

Si vous me demandez ce que je serais prêt à accepter, je pourrais personnellement l'accepter, si le producteur touchait toute la subvention. Je pourrais alors décider moi-même quelle culture je ferais et je pourrais utiliser ces fonds pour subventionner le transport. Toutefois, si vous versez le plein montant de la subvention aux compagnies de chemin de fer, et que vous ne subventionniez que les principaux grains et une partie des cultures spéciales et que vous nous oubliez, alors nous nous retrouverions dans une impasse.

[Text]

Mr. Flis: If I could pursue this a little further . . . Sometimes when you cannot get a full loaf you settle for half a loaf. Right now, the grain producer pays 20% of the cost of shipping his grain. You pay 100%. Is that right?

Mr. Jahnke: Right.

Mr. Flis: So you have an 80% distortion. You are discriminated by 80% over the grain producer.

Mr. Jahnke: Yes, that is right.

Mr. Flis: This bill, over time, will insist that the grain producer will pay 60%; so now you have a distortion of only 40%. You are only discriminated 40%. Would you rather be discriminated 80% or 40%? None at all would be the best, but if we could not come up with such amendments, which would you prefer?

Mr. Jahnke: That is kind of one of these have you stopped beating your wife questions. It strikes me . . .

The Chairman: I was going to say that the question is more argumentative, I think, than . . .

Mr. Flis: Mr. Chairman, do I have some time left?

The Chairman: I want to give Mr. Jahnke an opportunity to reply.

Mr. Jahnke: I will pass this to Mr. Willmott; he has some figures on this.

The Chairman: Mr. Willmott.

Mr. Willmott: I do have some figures on the losses on salinity done by a PFRA study last February, but there is one point I would like to make first.

We are talking about the present Bill C-155 as passed; there are provisions for order in council to include crops in there under a statutory rate or a cheaper rate if the need arises. The point is that unless the inequities are removed, how can we effectively identify how the system could function, given the variety of factors we may be confronted with in the future? There has to be a demonstrated need to put that crop into statute in order for it to be done, whereas if you could go to producer payments, the farmer is allowed to make the best decision based on rotational cropping, market conditions, and the differences in demands for various grains in the export market. He can instantaneously make that decision.

If Bill C-155 is amended to include producer payments there will be a neutral effect of the Crow benefit; therefore the Crow benefit would essentially apply to all grains ever to be grown, now and in the future. We do not have to demonstrate a need to put a crop under a statutory rate. It will happen anyway, because the farmers are allowed to make that decision. There is a neutral effect. It does not distort the market. It does not move the market one way or another. It does not give certain groups an advantage. It just has a total neutral effect.

[Translation]

M. Flis: Si vous me permettez de pousser davantage cet argument . . . Parfois, il faut se contenter d'une cote mal taillée. En ce moment, le producteur de grain paie 20 p. 100 du coût d'expédition de son grain. Vous versez 100 p. 100. Est-ce exact?

M. Jahnke: C'est exact.

M. Flis: Il y a donc une distorsion de 80 p. 100. Le producteur de grain jouit d'un avantage de 80 p. 100 par rapport à vous.

M. Jahnke: Oui, c'est exact.

M. Flis: À la longue, aux termes du projet de loi, le producteur de grain devra payer 60 p. 100; la distorsion sera réduite à 40 p. 100 seulement. Votre désavantage n'est plus que de 40 p. 100. Préférez-vous que votre désavantage soit de 80 p. 100 ou de 40 p. 100? L'idéal serait de le faire disparaître, mais si nous ne pouvons obtenir de tels amendements, que préféreriez-vous?

M. Jahnke: C'est une question-piège. Il me semble . . .

Le président: J'allais dire que la question est plus raisonnée, à mon sens, que . . .

M. Flis: Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

Le président: Je veux laisser à M. Jahnke la chance de répondre.

M. Jahnke: Je laisse à M. Willmott le soin de répondre; il dispose de quelques données là-dessus.

Le président: M. Willmott.

M. Willmott: J'ai quelques chiffres au sujet de la perte due à la salinité qui proviennent d'une étude de l'ARAP effectuée en février, mais je voudrais d'abord faire ressortir un point.

Nous examinons le projet de loi C-155 qui a été adopté; il contient des dispositions prévoyant un décret pour l'inclusion de cultures qui bénéficieraient du tarif prévu par la loi ou d'un tarif moins élevé, au besoin. Ce à quoi je veux en venir, c'est qu'à moins de supprimer les inégalités, comment pouvons-nous déterminer réellement le fonctionnement du système, compte tenu de la diversité des facteurs qu'il faudra prendre en considération à l'avenir? Il faut que la preuve ait été faite de la nécessité d'inclure cette culture dans la loi avant d'en inclure, tandis que si les subventions sont versées aux producteurs, les fermiers peuvent prendre la décision la plus avantageuse en tenant compte de l'assoulement, des conditions du marché, et des variations de la demande pour les divers grains sur les marchés d'exportation. Ils peuvent prendre cette décision immédiatement.

Si le projet de loi C-155 est amendé en vue de prévoir des versements aux producteurs, l'effet de la subvention du Nid-de-Corbeau sera nul; par voie de conséquence, la subvention du Nid-de-Corbeau viserait essentiellement tous les grains pouvant être cultivés, maintenant et à l'avenir. Nous n'avons pas à démontrer la nécessité d'inclure une culture dans le tarif prévu par la loi. Cela se produira de toute façon, car les fermiers ont la possibilité de prendre cette décision. L'effet est indifférent. Il ne cause pas de distorsion du marché. Il n'influe

[Texte]

To answer a question on soil salinity, I think somebody had made the comment that in the study here, in 1983, at this time, the net loss of income to producers because of the loss of productivity of the land is estimated at \$28 million. There are approximately 2.2 million hectares that are affected right now. In Saskatchewan there are over 31,000 quarters that had their assessments reduced because of loss of productivity due to soil salinity. As you all know, a major part of soil salinity is caused by our current cropping practices, such as the fallow-cropping practice we now do. What happens is we have excess moisture build up on summer fallow land, it goes down into the soil, surfaces in lower elevation areas, and leaches out salt. So we are bringing salt to the surface on lower land, which renders it sterile.

The Chairman: Final question, Mr. Flis.

Mr. Flis: You are just proving my point: it is the present Crow rate that has brought on this salinity.

Mr. Willmott: No disagreement.

Mr. Flis: Yet your association is saying you want status quo. You want to wreck that soil completely. Is that what you are telling me?

I assume you heard the witnesses before you. Mr. McMillan, I think, made an excellent suggestion to the committee that when we come to the review part maybe what we should recommend to the government is to build into that review that one of the topics that will be highlighted will be looking at the method of payment. So let us go on with the bill; let us at least open the door, not keep it closed as you people want. Let us go on, let us open the door into the review process. Let us build it in, studying this method of payment. Okay, so we did not pay the producers this time around. Maybe we will get 50:50; maybe we will get it all the way in 5 or 6 years or 10 years.

• 1305

Mr. Jahnke: I think there is a little misunderstanding of our position. We suggested that the Crow has caused all this soil problem. We are suggesting that C-155 in its present form will only aggravate the situation, if it is paid to the railroads. It has to be paid to the producers to alleviate this situation.

The Chairman: The bone of contention, as I understand it, is the method of payment as proposed in the bill. Is that correct?

Mr. Jahnke: Yes.

The Chairman: Mr. Rumble, did you want to comment?

Mr. Daryl Rumble (Director, Saskatchewan Pulse Crop Growers Association): In answer to that, as far as the Pulse

[Traduction]

d'aucune façon sur le marché. Il n'accorde pas d'avantages à certains groupes. Somme toute, son effet est nul.

Pour répondre à une question relative à la salinité, je crois qu'on avait fait l'observation que d'après cette étude-ci, en 1983, à ce moment-ci, la perte de revenu nette des producteurs due à la baisse de productivité de la terre est estimée à huit millions de dollars. Environ 2,200,000 hectares sont déjà perdus. En Saskatchewan, plus de 31,000 quarts de section ont connu une baisse de leur évaluation en raison de la perte de productivité due à la salinité du sol. Comme vous le savez tous, la salinité du sol est causée en grande partie par nos méthodes actuelles de culture, comme laisser les terres en jachère, par exemple. Un excès d'humidité s'accumule sur les terres en jachère durant l'été, l'humidité s'infiltra dans le sol, remonte à la surface dans les terres basses et laisse filtrer des sels. Nous faisons donc remonter des sels à la surface des terres basses, ce qui les rend stériles.

Le président: Dernière question, M. Flis.

M. Flis: Vous venez d'étayer mon argument: c'est le tarif actuel du Nid-de-Corbeau qui a causé cette salinité.

M. Willmott: Je vous l'accorde.

M. Flis: Votre association prétend cependant que vous voulez conserver le statu quo. Vous voulez détruire ce sol à tout jamais. Est-ce bien ce que vous me là?

Je suppose que vous avez entendu les témoins qui vous ont précédé. M. McMillan, si je ne m'abuse, a fait l'excellente suggestion suivante au comité: quand nous aborderons la question de l'examen, nous devrions recommander au gouvernement de faire porter cet examen entre autres sur les modalités de paiement. Poursuivons donc l'étude du projet de loi; réservons-nous donc cette possibilité au lieu de la refuser comme vous le souhaiteriez. Continuons, conservons cette possibilité à l'étape de l'examen. Faisons-le porter là-dessus, sur les modalités de paiement. Très bien, nous n'avons pas fait le versement aux producteurs cette fois-ci. Nous atteindrons peut-être 50 p. 100; nous l'obtiendrons peut-être au complet dans cinq ou six ans ou dans dix ans.

M. Jahnke: Je pense qu'il y a eu un petit malentendu en ce qui concerne notre position. Nous avons émis l'opinion que le Nid-de-Corbeau était la source de ce problème de composition du sol. Nous sommes d'avis que, dans sa forme actuelle, le projet de loi C-155 ne fera qu'aggraver la situation, si les montants prévus sont versés aux compagnies ferroviaires. Pour remédier à la situation, ces montants devraient être versés aux producteurs.

Le président: Si j'ai bien compris, la pomme de discorde, c'est la méthode de paiement prévue par le projet de loi, n'est-ce pas?

M. Jahnke: En effet.

Le président: Monsieur Rumble, avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

M. Daryl Rumble (directeur, Saskatchewan Pulse Crop Growers Association): Pour répondre à votre question, en ce

[Text]

Growers Association is concerned, and I think this has been alluded to so far, the key is that the basic form of transportation is not by rail but by truck. Therefore, by having no subsidy paid to the farmer, the producer of pulses will not benefit by the present program.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

We heard from CanMar Grain earlier in this set of hearings; Cece Werner and another partner. They indicated to us, as I recall, that the pulse crops move to a cleaning facility, where they are cleaned, processed, somewhat packaged and then a considerable amount was put into containers and transshipped by rail from there. Or is it nearly all truck? Once it hits the container, is it still in the truck or is rail used to piggyback trucks or piggyback containers? Am I correct that rail is used from that point on?

The Chairman: Mr. Blais.

Mr. R. Blais: Right.

Mr. Althouse: So the rail rate then is a very effective consideration when it comes to the price at the farm.

We have also heard from processors of other products—making similar kinds of presentations to what you have—and they have said that in the case of very large processors, the rate itself does not matter as long as it is equal for the processed product as well as the raw product. I think most of the committee has bought that proposition. It was something we understood before these hearings began.

However, there is something I am not quite clear on, so I am going to ask it just for clarification. You mentioned how the plantings of peas had been reduced because market expectation combined with expected lower offshore market prices, combined with the rate on peas, which is considerably higher than some other crops that are under the rate, caused farmers to switch to other crops and the acreage is down. I understand that. But I guess the question I have is as long as the rate is the same, does it matter to the producer of peas—and this I think is quite vital—whether the rate on peas stays as it is and grain goes up, versus the rate on grain staying about where it is and the pea rate goes down to meet it? Does not the latter situation leave producers with the probable feeling that they will seed more peas? Will that not give them a higher income on the farm?

The Chairman: Dr. Slinkard.

Mr. Slinkard: If I may, Mr. Chairman. Basically, these pulse crops can compete with wheat on a net return per acre if they are not discriminated against in freight, and this is the difference that we talked about—\$3 versus \$25 an acre is what makes the difference whether or not they are going to continue

[Translation]

qui concerne la *Pulse Growers Association*, et je crois qu'on y a déjà fait allusion, il importe de souligner qu'essentiellement, le transport est fait par camion et non par chemin de fer. Par conséquent, si les subventions ne sont pas versées aux cultivateurs, les producteurs de plantes légumineuses ne pourront bénéficier du programme actuel.

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Nous avons déjà entendu les commentaires de *CanMar Grain* au cours de cette série d'audiences, de même que Cece Werner et un autre associé. Ils nous ont expliqué, si je me souviens bien, que les récoltes de plantes légumineuses sont transportées vers une usine de nettoyage où elles sont nettoyées, préparées, puis empaquetées sommairement. Elles sont ensuite placées en grandes quantités dans des conteneurs, puis expédiées par train. Ou le transport est-il fait presque exclusivement par camion? Lorsque les récoltes sont placées dans les conteneurs ne sont-ils pas plutôt chargés à bord du train? Ai-je raison de dire qu'on utilise le train à partir de cette étape?

Le président: Monsieur Blais.

M. R. Blais: C'est vrai.

M. Althouse: Ainsi, le tarif du chemin de fer est un facteur très important en ce qui concerne le prix à la production.

Nous avons également entendus des fabricants d'autres produits, qui ont fait des remarques semblables aux vôtres. Ils ont déclaré que dans le cas de fabricants très importants, le tarif importait peu, pour autant qu'il fût le même pour le produit transformé que pour le produit brut. Je pense que la plupart des membres du comité ont accepté cette proposition. Nous avions déjà compris cela avant le début des audiences.

Cependant, il y a encore un point que je ne comprends pas tout à fait, et j'aimerais avoir quelques éclaircissements. Vous avez mentionné que la culture des pois avait été réduite à cause des possibilités du marché, de la prévision de prix plus faibles sur le marché étranger et du tarif applicable aux pois, lequel est beaucoup plus élevé que dans le cas d'autres cultures visées par le tarif. Selon vous, par l'effet combiné de ces facteurs, les cultivateurs ont dû se consacrer à d'autres cultures, et la superficie utilisée pour les pois a diminué. Je comprends tout cela. Mais ma question est la suivante: du moment que le tarif reste le même, est-il vraiment important pour le producteur de pois, et je crois qu'il s'agit là d'une question fondamentale, que le tarif applicable aux pois reste le même et que celui du grain augmente, ou au contraire, que le tarif applicable au grain reste à peu près le même et que celui des pois soit réduit au même niveau? Cette dernière situation n'aurait-elle pas pour effet d'encourager les producteurs à semer plus de pois? Est-ce que cela n'augmenterait pas leurs revenus à la production?

Le président: Docteur Slinkard.

M. Slinkard: Avec votre permission, monsieur le président. Essentiellement, les revenus nets par acre provenant des plantes légumineuses peuvent être concurrentiels par rapport à ceux qui proviennent des viandes, dans la mesure où l'on n'établit pas de distinctions sur le plan des coûts de transport,

[Texte]

growing these crops. As the full rate goes up, the differential has widened. One of the reasons it happened is that in 1980 the faba beans tied in with this lost markets, and it is starting to happen to the pea picture.

Mr. Althouse: I see no problem with the quality of decision between, but it seems to me that there would be a somewhat higher propensity to go into peas if they were on the low rate rather than on the high rate, even though all crops were on an equitable rate.

Mr. Jahnke: Yes, that is right.

Mr. Althouse: Okay. I just wanted to make sure that my economics were still the same as other producers.

I found Mr. Jahnke's little story about the comparison of standing on the fence line between two quarters that have been farmed for a long time with two different kinds of farming quite interesting, because it really parallels my situation on my home quarter, where an uncle farmed the other side of the fence. We did some tests and found that where they had been using basically monoculture versus a fairly diversified operation back into grass and legumes a lot, the organic material was much, much lower on the other side of the fence. I had always thought this was due to differences in management practice, a difference in interpreting markets and expectation of which crops and which farming technique was going to be the best in the long run for each of the two brothers. But I was a little surprised today to find out that all the time this has been due to the Crow—when I listened to Mr. Flis; not when I listened to you particularly, but when I listened to Mr. Flis. I guess this sort of highlights some of the stress that has been placed on the super-super-extenuated influence that Crow seems to have had.

Maybe Mr. Jahnke could just clarify what he said, because Mr. Flis certainly thought what he was saying was that all the difference in methodology is strictly due to Crow, or very much due to Crow, and I would like that clarified a bit.

Mr. Jahnke: Mr. Chairman, I think I stated that the Crow really only had an effect on us in the last seven or eighth years, possibly a little longer. My family chose to go the diversified way of agriculture. The other side of the family chose to grow wheat. Up until seven or eight years ago the Crow had no effect, but it is having an increasing effect each and every year. Now maybe we will have to start growing wheat on that land because of inflation; that is the major cause.

The Chairman: Final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Final question. When it comes down to it, is it not a question of what the market for the end product is doing,

[Traduction]

et c'est là la différence dont nous avons parlé: un prix de 3 dollars l'acre, par comparaison avec 25 dollars fait toute la différence lorsqu'il s'agit pour un producteur de décider s'il doit poursuivre une culture donnée. Lorsque l'ensemble du tarif augmente, les différences s'accentuent. Cette situation est en partie attribuable au fait qu'en 1980, on a connu une perte de marchés dans le cas de la fève de marais, et cette situation semble se reproduire dans le cas des pois.

M. Althouse: Je ne vois pas de problèmes concernant le bien-fondé de la décision à prendre, mais il me semble que les producteurs se consacreraient plus volontiers à la culture des pois si ceux-ci étaient visés par un tarif plus bas que par un tarif plus élevé, dans l'hypothèse où le tarif serait appliqué équitablement à toutes les cultures.

M. Jahnke: Oui, c'est exact.

M. Althouse: D'accord. Je voulais seulement m'assurer que mes notions d'économique étaient toujours les mêmes que celles des autres producteurs.

J'ai beaucoup apprécié l'anedote de M. Jahnke au sujet de la ligne de séparation entre deux quarts de section utilisés depuis longtemps pour des cultures différentes. En effet, elle correspond à la situation que j'ai vécue dans mon propre quart de section. La terre se trouvant de l'autre côté de la clôture était cultivée par mon oncle. Nous nous sommes rendus compte après avoir fait des analyses du sol, qu'aux endroits consacrés principalement à une culture unique, comparativement aux endroits utilisés pour la culture diversifiée des graminées et des légumineuses, le taux de substances organiques était beaucoup plus faible de l'autre côté de la clôture. J'avais toujours attribué cela à des différences dans les méthodes de gestion, et à la façon de prévoir quelles étaient, à long terme, les cultures et les procédés agricoles les plus avantageux pour chacun des deux frères. Mais aujourd'hui, j'ai été surpris d'apprendre, en écoutant M. Flis, je répète que ce n'est pas vraiment en vous écoutant, mais en écoutant M. Flis, que tout cela était attribuable au Nid-de-Corbeau. Je suppose que cela explique d'une certaine façon, l'insistance que l'on a mise sur les effets extrêmement néfastes que le Nid-de-Corbeau semble avoir eus.

Peut-être M. Jahnke pourrait-il expliquer ce qu'il a dit. En effet, M. Flis semblait croire que les différences de méthodes utilisées étaient attribuables essentiellement au Nid-de-Corbeau, ou du moins en partie. J'aimerais avoir plus d'explications à ce sujet.

M. Jahnke: Monsieur le président, je crois avoir dit que nous n'avons vraiment senti les effets du Nid-de-Corbeau que depuis sept ou huit ans, peut-être un peu plus. Ma famille a opté pour les cultures diversifiées, alors que l'autre côté de la famille a choisi de cultiver le blé. Avant les sept ou huit dernières années, le Nid-de-Corbeau n'avait aucun effet, mais depuis, ses effets augmentent d'une année à l'autre. Peut-être serons-nous forcés de nous consacrer à la culture du blé sur notre terre, à cause de l'inflation. C'est la raison principale.

Le président: Dernière question, Monsieur Althouse.

M. Althouse: Dernière question. Tout compte fait, la question fondamentale n'est pas l'état du marché pour le

[Text]

whether it is wheat or meat? Some of the people this morning pointed out the violent fluctuations in the grain market, but is that not also the case in the beef and pork markets, particularly when we switch from an import to an export basis and the consequent up and down in prices? I guess maybe for members of the committee the best way to describe that is when we switch from a buyer's market to a seller's market, so to speak. Are there not large fluctuations there? Are not those kind of fluctuations far more important to the well-being or the profit or the loss of a farm than one of probably 15 or 20 identifiable programs that do have some effect on price and returns to farmers?

[Translation]

produit final, qu'il s'agisse de blé ou de viande. Au cours de la matinée, certaines personnes ont souligné les fluctuations importantes qu'a subies le marché du grain. Pourtant, n'en va-t-il pas de même pour les marchés du porc et du boeuf, surtout lorsque l'on passe du prix à l'importation au prix à l'exportation, et de la variation des prix qui s'ensuit? On pourrait également décrire cela, pour les membres du comité, comme le fait de passer d'un marché favorable au vendeur à un marché favorable à l'acheteur, pour ainsi dire. N'y a-t-il pas d'importantes fluctuations dans ces domaines également? Et les fluctuations de cette nature ne sont-elles pas beaucoup plus importantes du point de vue du bien-être ou des pertes et des gains des cultivateurs qu'un programme parmi quinze ou vingt autres ayant vraiment des effets sur les prix et les revenus des cultivateurs.

• 1315

The Chairman: Mr. Jahnke.

Mr. Jahnke: Mr. Willmott indicated that he would like to answer that.

The Chairman: Mr. Willmott.

Mr. Willmott: Thank you.

You have highlighted certain areas that do affect the beef market, do affect the practices of cropping, but I do not think that is the exact point. The exact point is the flexibility to change into whatever cropping mechanism or whatever livestock enterprise that is required, given the condition of markets. Whether or not it is done today or tomorrow is not really the point. The point is that we want to remove the distortion that has plagued that.

Over a long period, I think we have seen what is happening; particularly, as Mr. Jahnke has mentioned, over the last seven or eight years, when we had rampant inflation. We see what is happening. We see now there is a distortion against livestock; we see now there is a distortion against secondary processing of pulse.

What we are trying to do here, if we are going to revise the Crow rate—and I think it is one of the main reasons for adopting revision: not only to remove railway constraints, but to remove that distortion. This is what we are here to try to do.

We would submit that if you want to remove distortion, you must neutralize the effect of the Crow rate. The only way we can see a neutralizing effect of the Crow rate is give it to the farmer, so he can make that decision. He can choose to play the export market, he can choose to feed the grain to his livestock, or he could choose to sell his grain to a feedlot or get into nitrogen fixation crops to build his soils. That is the point.

Le président: Monsieur Jahnke.

M. Jahnke: M. Willmott a indiqué qu'il aimeraient répondre à cela.

Le président: Monsieur Willmott.

M. Willmott: Merci.

Vous avez attiré notre attention sur certains facteurs qui influent sur le marché du boeuf, qui influent sur les procédés cultureaux, mais je ne crois pas que ce soit le noeud de l'affaire. Le point essentiel, c'est de savoir si nous sommes suffisamment souples pour adopter des nouvelles façons culturelles ou méthodes d'élevage en fonction des conditions du marché. Que cela se fasse aujourd'hui ou plus tard, ce n'est pas vraiment le point essentiel. L'important, c'est que nous voulons mettre fin aux distorsions qui ont nui à tout cela.

Sur une longue période, je crois que nous avons pu nous rendre compte de ce qui arrive; surtout, comme l'a mentionné M. Jahnke, pendant les sept ou huit dernières années, lorsque nous avons dû faire face à une inflation galopante. Nous nous rendons bien compte de ce qui arrive. Nous assistons à une perturbation dans l'industrie de l'élevage; nous voyons qu'il y a un déséquilibre dans le secteur de la transformation secondaire des légumineuses.

Ce que nous visons, si jamais nous réussissons à revoir le tarif du Nid-de-Corbeau, et je crois qu'il s'agit d'une des principales raisons qui justifient l'adoption de modifications: non seulement pour mettre fin aux contraintes qui pèsent sur les compagnies ferroviaires, mais également pour mettre fin à ces distorsions. Voilà pourquoi nous sommes ici.

Nous sommes d'avis que si vous voulez mettre fin à ces distorsions, vous devez neutraliser les effets du tarif du Nid-de-Corbeau. Selon nous, la seule façon de neutraliser les effets du tarif du Nid-de-Corbeau, c'est de le donner à l'agriculteur, afin qu'il puisse prendre cette décision. Il aurait le choix entre exporter, donner le grain à manger à son bétail, vendre son grain et un parc d'engraissement ou se lancer dans les cultures qui assurent la fixation de l'azote en vue de régénérer ses sols. Voilà de quoi il s'agit.

[Texte]

The point is, whether we would switch into livestock or pulse or wheat, in any given situation, certainly is determined by market conditions. But we want to see the overall effect of the Crow minimized.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to address my remarks and just a couple of questions to Mr. Jahnke and Mr. Willmott. But I would like to point out, Mr. Chairman, that I take considerable pride—in fact I like to brag about the fact that I have been a member in good standing of the Saskatchewan Stock Growers for many, many years. I always remember with considerable pleasure the excellent annual conventions of that group, and I hope that I will continue to be able to attend them.

But I want to say to Mr. Jahnke that you made a reference to the fact that marginal land is in some cases now being broken up. I only assume that this is marginal land that had been traditionally used for livestock grazing; it has been breaking up. This certainly disturbs me, because I know it is true.

In my own situation—and I should point out that I still winter all of my calves on the Saskatchewan side of the border; that is how close I live to it—and at a point just a couple of miles east of Walsh on the north side of the railway track there is a fairly large area of rough, rocky hills, including huge boulders, that was all broken up last year and is now producing wheat.

• 1320

This had never even been thought of, at least in my opinion, as wheat land. But I am disturbed about this and I want to ask Mr. Jahnke if there is a considerable evidence of this. Is it an increasing situation? I find it hard to understand because, in my own case, my ranch land, my cattle lands, are either too rough or too dry to seriously consider this. It is not a possibility for me at all. It seems to me that this is perhaps evidence that there is somewhat less incentive right now in our cattle industry than most of us would like to see, and it is an attempt to diversify by moving to grain, if it is possible; or I would like to suggest maybe some of our cattle lands may be overpriced and the owner of it is trying to recover some of that overpricing through a new product. But I would like some further comment from Mr. Jahnke or Mr. Willmott for that matter, on that situation.

The Chairman: Mr. Jahnke.

Mr. Jahnke: I will comment on our area. Our land is similar to yours in our immediate area. It is too rocky, it is too hilly and it is too dry. People are breaking that land up, not entirely because of the Crow but because of the quota system. They

[Traduction]

En fait, ce sont les conditions du marché qui déterminent s'il convient de se recycler dans le bétail, dans les légumineuses ou dans le blé. Mais ce que nous souhaitons, c'est que l'on minimise l'ensemble des effets du tarif du Nid-de-Corbeau.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Hargrave.

Mr. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais adresser mes commentaires et quelques questions seulement à M. Jahnke et à M. Willmott. Mais j'aimerais signaler, monsieur le président, que je suis très fier, en fait, j'aime me vanter du fait que j'ai été un membre estimé des *Saskatchewan Stock Growers* pendant de très nombreuses années. C'est toujours avec un vif plaisir que je me remémoire les excellentes conventions annuelles de ce groupe, et j'espère que je serai toujours en mesure d'y assister.

Mais j'aimerais dire à M. Jahnke que vous avez mentionné le fait que dans certains cas, on procédait à l'ameublissement de certaines terres marginales. Je présume qu'il s'agit de terres marginales qui servaient autrefois à faire paître du bétail; elles ont été ameublées. Cela n'est pas sans m'inquiéter, car je sais que c'est vrai.

Dans mon cas, et je devrais signaler que tous mes veaux passent l'hiver du côté de la Saskatchewan; cela démontre à quel point j'habite près de la frontière, et à un endroit à quelques milles seulement à l'est de Walsh, du côté nord de la voie ferrée, il y a une étendue de terrain assez vaste, comprenant des collines rocheuses et accidentées, avec d'enormes rochers, qui a été complètement ameublié l'année dernière et qui donne maintenant du blé.

Jamais ce territoire n'a été considéré, du moins à mon avis, comme un territoire de culture du blé. Mais cela m'inquiète et je veux demander à M. Jahnke s'il existe des preuves bien fondées de cela. S'agit-il d'une situation qui tend à se généraliser? J'ai de la difficulté à comprendre cela puisque dans mon propre cas, ma terre d'élevage, mes terres de pâturage sont ou trop accidentées, ou trop sèches pour que je puisse songer sérieusement à cela. Il n'y a vraiment aucune possibilité de ce côté-là. Selon moi, c'est peut-être une preuve du fait qu'il y a bien moins de stimulation dans notre industrie de l'élevage que ne le voudraient la plupart d'entre nous, et qu'il s'agit d'une tentative de diversification par la culture du grain, si cela est possible. Il se pourrait également, selon moi, qu'une partie de nos terres de pâturage soient surestimées et que le propriétaire de celles-ci tente de récupérer une partie de cette surestimation au moyen d'un nouveau produit. Mais j'aimerais que M. Jahnke ou M. Willmott nous donnent d'autres commentaires sur cette question ou cette situation.

Le président: Monsieur Jahnke.

Mr. Jahnke: Je ferai un commentaire au sujet de notre région. Notre terre est semblable à la vôtre dans notre région immédiate. Elle est trop rocheuse, trop accidentée et trop sèche. Certaines personnes ameublissent cette terre non pas

[Text]

can receive quota acres on this land even if it is only producing 10 bushels to the acre.

My concern, and our group's concern, is that we are going to end up in a situation such as they are in in Colorado and Montana now. I understand they are looking at legislation they call the "Sodbusters Act"; I could be wrong on that. You know, we get a couple of dry years in the southwest part of this province particularly, and we will have blackness at dinner time with erosion from some of these hills that they are breaking up now.

Mr. Hargrave: Mr. Jahnke, in your annual meetings of the Saskatchewan Stock Growers over the last couple of years, is there any evidence that the livestock industry in Saskatchewan which your organization represents is beginning to turn around a bit and see better days ahead? Or is there still a very serious situation that, as I point out, reflects the fact that, when it comes to their choice of meats, most of our consumers, both in Canada and the United States, are overly influenced by the cheaper price of chicken and would say, rather easily, that they cannot afford the more expensive products of pork and beef? That, to me, seems to be an over-all factor in a rather discouraging short-term and long-term range in our industry. Is that a fact or do you see an indication of improvement in the short term?

The Chairman: Mr. Jahnke.

Mr. Jahnke: I guess we are eternally optimistic. We are always looking for brighter and better things, but it is a concern.

Mr. Hargrave: Have you had your annual meeting, the one you usually have in the month of June?

Mr. Jahnke: Yes, we have.

Mr. Hargrave: Was this a concern at that time?

Mr. Jahnke: I would like Mr. Willmott to comment on that.

Mr. Willmott: Yes, I will concur with Mr. Jahnke about the fact that we are losing our production, or the consumption habits of consumers have changed. They have changed for a fundamental reason that red meats were perceived as being unhealthy, and that we should avoid them in lieu of meats with less saturated fat. Most information has been based on studies that have been proved later to be unfounded.

We are doing research at the Beef Information Centre, which is an organization developed by the Canadian Cattlemen's Association to do that work with consumer education. They are finding now that beef can compete with other meats. In our association, we are working towards trying to fund a national advertising campaign in order to encourage consumer consumption, to educate the consumer, and I think we have had positive effects on that.

[Translation]

uniquement en raison du Nid-de-Corbeau, mais aussi en raison du système des quotas. Ils peuvent recevoir des acres de quotas à l'égard de ces terres même si celles-ci ne produisent que 10 bushels l'acre.

Ma crainte et celle de notre groupe, c'est que nous nous dirigeons vers une situation semblable à celle qui existe actuellement au Colorado et au Montana. Si je comprends bien, ils se préparent là-bas à adopter une législation qu'ils appellent la *Sodbusters Act*, mais je puis me tromper. Vous savez, il suffit d'avoir deux ou trois années de sécheresse dans la partie sud-est de la province pour ne plus voir clair le midi en raison de l'érosion de certaines des collines qu'ils sont en train d'ameublir.

M. Hargrave: Monsieur Jahnke, lors de vos réunions annuelles des *Saskatchewan Stock Growers* des deux ou trois dernières années, avez-vous trouvé des signes de redressement et de reprise éventuelle de l'industrie de l'élevage en Saskatchewan, industrie que représente votre organisme? Ou la situation est-elle toujours en état de crise grave comme cela se reflète, ainsi que je l'ai souligné, dans l'attitude de la plupart des consommateurs du Canada et des États-Unis qui, dans le choix de leur viande, sont trop influencés par le prix plus bas du poulet et qui affirment trop facilement qu'ils ne peuvent se permettre de payer les produits plus cher que constituent le porc et le boeuf? Il s'agit là, selon moi, d'un facteur important pour l'avenir à court et à long terme de votre industrie. S'agit-il là d'un fait, ou voyez-vous des signes de reprise à court terme?

Le président: Monsieur Jahnke.

M. Jahnke: Je suppose que nous sommes d'incorrigibles optimistes. Nous recherchons continuellement un avenir meilleur et plus brillant, mais c'est là une de nos craintes.

Mr. Hargrave: Avez-vous tenu votre réunion annuelle, celle que vous tenez d'habitude au mois de juin?

M. Jahnke: Oui, nous l'avons tenue.

Mr. Hargrave: Cette question a-t-elle été soulevée lors de votre réunion?

M. Jahnke: J'aimerais que M. Willmott vous donne ses commentaires à ce sujet.

M. Willmott: Oui, je corrobore le témoignage de M. Jahnke sur le fait que nous perdons notre production ou que les habitudes de consommation des consommateurs ont changé. Ces habitudes ont changé essentiellement en raison de la perception qu'ont les consommateurs de la viande rouge comme une viande malsaine et qu'il faut remplacer par des viandes contenant moins de gras saturé. La plupart des informations proviennent d'études sans fondement.

Nous effectuons des recherches au *Beef Information Centre*, qui est un organisme créé par la *Canadian Gentlemen's Association* afin de promouvoir l'éducation des consommateurs. Ils ont trouvé que le boeuf peut concurrencer d'autres viandes. Au sein de notre association, nous projetons d'organiser le financement d'une campagne de publicité visant à promouvoir la consommation de viande et à éduquer le

[Texte]

That is one of the areas we are working with. Today, this is another area that we are working in, to ensure that the profitability of our beef industry for western Canada remains. We see differences of structures in our entire industry. We see it in the freight rates. The fact of moving live cattle to eastern Canada may have an effect, down the road, that we will not be able to be the exporters of feeder calves, but we may look in the future to feeder-owned cattle. In southern Ontario, which has a tremendously large feedlot industry, there are feeder calves located much closer in the northeastern United States. Now, they are working to maximize the returns by trying to reduce their debt loss due to transportation, and their transportation costs.

Mr. Hargrave: One short question.

The Chairman: Your final question, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Willmott: Does the Saskatchewan beef cattle industry, have its own provincial check-off established yet, or are you still dependent on an annual grant system from the Government of Saskatchewan?

Mr. Willmott: No, we have established our check-off this year.

Mr. Hargrave: Is it presently in operation?

Mr. Willmott: It is currently receiving proclamation, and it should be enacted at the end of this month.

Mr. Hargrave: What would be the amount of the check-off?

Mr. Willmott: Provisions of the legislation allow for a deduction from 15¢ to \$1, depending on what the governing committee, which is producer-appointed, decides on what the needs are.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you.

The Chairman: One question each for Mr. Gustafson and Mr. Neil.

Mr. Gustafson: Just by way of observation and a short question. The suggestion of diversification is very ideal, and ideally would be certainly entertained, I am sure, by everyone. However, when we begin to draw on experience in my area . . . I am a building mover and a farmer. I have moved at least 10 hog barns where people diversified and went broke, and in cases lost their farm. Maybe they had a small wheat-producing farm of a section of land, went into hogs, and went broke. Without carrying this on further, in recent days—and I mean the last two or three weeks, and months—we have had calls from people who have diversified into the cattle industry trying to feed cattle. They are going through bankruptcies today because they moved off wheat production. I am sure each one of the MPs here in Saskatchewan would say the same thing to you.

[Traduction]

consommateur. Je pense que nous avons déjà obtenu des effets positifs à cet égard.

C'est un des domaines sur lesquels nous nous penchons. Un autre objet de nos préoccupations, c'est d'assurer la rentabilité de notre industrie du boeuf dans l'ouest canadien. Nous percevons des différences d'infrastructures dans toute notre industrie. Nous voyons cela dans les tarifs du transport. Le fait d'exporter du bétail vivant vers l'est du Canada peut, au bout du compte, avoir l'effet de nous empêcher d'être des exportateurs de veaux d'élevage, mais nous pouvons prévoir nous lancer dans le bétail appartenant à l'éleveur. Dans le sud de l'Ontario, qui possède une très grande industrie d'élevage, il y a des veaux d'élevage qui se trouvent beaucoup plus près, dans les États américains du nord. Ils tentent actuellement d'augmenter leurs profits en réduisant les pertes dues au transport de même que les coûts de transport.

Mr. Hargrave: Une brève question.

Le président: Votre dernière question, monsieur Hargrave.

Mr. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Est-ce que l'industrie de l'élevage du boeuf de la Saskatchewan a son propre programme de prélèvement de cotisations ou devez-vous toujours compter sur un système de subventions annuelles du gouvernement de la Saskatchewan?

Mr. Willmott: Non, nous avons établi notre programme de prélèvement de cotisations cette année.

Mr. Hargrave: Est-il opérationnel en ce moment?

Mr. Willmott: Il est à l'étape de la lecture et il devrait être adopté à la fin du mois.

Mr. Hargrave: Quel serait le montant du prélèvement?

Mr. Willmott: Les dispositions du projet de loi permettent un prélèvement de 15¢ à un dollar, selon la décision que prendra le Comité responsable sur l'étendue des besoins. Les membres du Comité sont nommés par les producteurs.

Le président: Merci, monsieur Hargrave.

Mr. Hargrave: Merci.

Le président: MM. Gustafson et Neil ont droit à une question chacun.

Mr. Gustafson: J'aimerais faire un commentaire et poser une brève question. La suggestion de la diversification est vraiment théorique, et idéalement, je suis sûr que tout le monde voudrait lui donner suite. Cependant, lorsque nous voulons tenir compte de l'expérience dans ma région . . . Je m'occupe du transport de bâtiments et je suis fermier. J'ai transporté au moins 10 porcheries sur des fermes qui s'étaient diversifiées et dont le propriétaire a par la suite fait faillite, voire perdu la ferme. Ils avaient une petite ferme qui produisait du blé sur une parcelle de terrain, ils se sont lancés dans l'élevage du porc puis ils ont fait faillite. Sans poursuivre trop longtemps sur le sujet, ces derniers jours—and je parle ici des deux ou trois dernières semaines, des derniers mois—nous avons eu des appels de personnes qui avaient diversifié leur entreprise en se lançant dans l'industrie de l'élevage du bétail. Ils sont aux prises avec la faillite aujourd'hui parce qu'ils ont abandonné la culture du

[Text]

I had a very difficult situation, very close to us, where a man had a section of land, bought a silo, set up a feedlot, took the wheat production out of the section of land, grew corn. And he has lost his farm in five years. I asked him the question: How much debt did you have against that farm before you moved into this new program? And he said: Not one nickel. He lost his farm in five years.

Now, ideally, I hear what you are saying. I do not think that the problem of the statute Crow rate here, even if it moved in the direction that is suggested, is going to solve a mass number of problems that we face in the livestock industry and in addressing the agricultural problems that we face in Canada today. I would like to hear your comments.

The Chairman: Mr. Jahnke.

Mr. Jahnke: I would like to refer that to Mr. Willmott.

Mr. Willmott: You claim now that there are people who diversified into livestock and consequently have gone broke. I might point out that over the last few years we have seen a depression in the industry. I do not think we have ever mentioned or claimed that resolution of the Crow is going to be the be-all and end-all, and we are just going to have a sudden explosion of our industry. I do not think that is realistic. We have identified a Crow hurt, if I can refer to appendix 1 of our brief. There is a Crow hurt and I think that is real. You can see it: the disadvantage of feed grain production, the loss of our competitive advantage.

I guess a rhetorical question is: Why would you choose to write off the livestock industry on the basis of what has happened in the last 10 years—to say, well, look, the livestock industry is not very healthy anyway, so why do we bother?

• 1330

Mr. Gustafson: On a point of order, I am not choosing to write off the livestock industry. What I am saying that what this bill is doing, or what Mr. Pepin is doing, in my opinion, is playing one producer against another producer and I think that is immoral and unjust. Certainly the livestock producers have some major, major problems, but they are not going to be solved just through the Crow changes.

Mr. Willmott: Agreed, but we are talking about Bill C-155 and the implications it has on the livestock industry. This is what we are trying to address.

The Chairman: We understand, and I think you have done it very well, sir. Mr. Neil.

Mr. Neil: When Mr. Pepin appeared before the committee in Ottawa, Mr. McKnight posed a question to him, trying to find out why they included some specialty crops and not other

[Translation]

blé. Je suis certain que chacun des représentants élus de la Saskatchewan présents ici pourrait tenir le même discours.

J'ai été témoin d'un cas pénible, très près de chez nous. Un homme avait une parcelle de terrain, il a acheté un silo, établi un parc d'élevage et substitué la culture du maïs à la culture du blé sur la parcelle de terrain. Il a perdu sa ferme en dedans de cinq ans. Je lui ai posé la question suivante: «Combien d'argent deviez-vous sur cette ferme avant de vous lancer dans le nouveau programme?» Il m'a répondu: «Je ne devais pas un cent.» Il a perdu sa ferme en moins de cinq ans.

Maintenant, théoriquement, j'entends ce que vous dites. Je ne pense pas que le problème du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau ici, même s'il était résolu de la façon proposée, apporterait une solution à un ensemble de problèmes qui se posent dans l'industrie de l'élevage ni aux problèmes agricoles qui se posent au Canada aujourd'hui. J'aimerais avoir vos commentaires.

Le président: Monsieur Jahnke.

Mr. Jahnke: J'aimerais laisser la parole à M. Willmott.

M. Willmott: Vous prétendez qu'il y a des personnes qui ont diversifié leur entreprise en se lançant dans l'élevage et qui ont par la suite fait faillite. J'aimerais souligner qu'au cours des dernières années, nous avons connu une phase de dépression dans notre industrie. Je ne pense pas que nous ayons jamais mentionné ou prétendu que la résolution du Nid-de-Corbeau soit le remède universel à tous les problèmes et qu'elle apporte une reprise subite de notre industrie. Je pense que ce ne serait pas réaliste. Nous avons identifié des failles au Nid-de-Corbeau, si je puis faire référence à l'annexe 1 de notre mémoire. Il y a une faille au Nid-de-Corbeau et je crois qu'elle est réelle. Vous pouvez la voir: le désavantage de la production de grain, la perte de notre avantage concurrentiel.

Je suppose que la question théorique pourrait être exprimée ainsi: «Pourquoi choisissez-vous de rayer l'industrie de l'élevage sur la base de ce qui s'est passé au cours des 10 dernières années—pourquoi dire, eh bien, regardez, l'industrie de l'élevage n'est pas très bonne de toute façon, alors pourquoi s'en préoccuper?»

M. Gustafson: Rappel au Règlement: Je ne veux pas sacrifier l'élevage. Ce que je veux dire, c'est que l'effet de ce projet de loi ou de la décision de M. Pepin, selon moi, est d'opposer les producteurs les uns aux autres, ce que je juge immoral et injuste. Certes, les éleveurs connaissent de graves problèmes, mais ces problèmes ne seront pas réglés uniquement par les modifications du tarif du pas du Nid-de-Corbeau.

M. Willmott: D'accord, mais nous traitons du projet de loi C-155 et de ses incidences sur l'élevage. C'est sur cette question que nous voulons nous pencher.

Le président: Nous comprenons et je pense, monsieur, que vous l'avez très bien fait.

M. Neil: Lorsque M. Pepin s'est présenté devant le Comité, à Ottawa, M. McKnight lui a posé une question pour essayer de découvrir la raison pour laquelle certaines cultures spéciali-

[Texte]

specialty crops. Mr. Pepin's answer was that he guessed the groups that were included put up a better case.

You are all producers, regardless of what you produce. It seems to me that the Crow rate was developed for the benefit of agriculture and all producers, and by diversifying you are not increasing the number of acres that are being cropped. It seems to me that an agricultural producer should be able to diversify without penalty, and that is what is happening to you people when you are being excluded from the benefit of the Crow rate. Thank you.

Mr. Blais: You were mentioning that the reason some were included and some were not is that the ones that were included made a better case. We did not even make a case to Ottawa as the Pulse Association because we were not set up in 1976 to be a lobby group. We were set up to assist producers in solving some of their problems dealing with producing these specialty crops. We did as much lobbying on our own time, with our own funds out of our own pockets, off our own farms; going to various meetings in the wintertime and lobbying as effectively as we could with very little funds, and in the total process we got lost in the shuffle. We kept hearing reports that we were not heard in Ottawa, and I found that hard to believe. But as we are getting into it, I guess basically it comes right down to the committee wanting to hear from us, the producers themselves, and that is why we are here today.

Hopefully, with the literature we left you and some of the comments we have made, you will realize the importance of specialty crops for the future of agriculture in western Canada, and it will save a lot of young farmers and help them diversify and get a better cashflow. Thank you.

The Chairman: You have been heard. As I said earlier to the Stock Growers Association, I think you have made your case extremely well. I thank you for your appearance before the committee and for your contribution towards our deliberations. Thank you very much, gentlemen.

Mr. Willmott: We would like to thank you.

The Chairman: Is it agreed that the Pulse Crop Producers Association brief be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just one point, just one final, quick bang to each group if I could.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, I wanted to make a point of order and you cut me off, yet you are allowing the opposition to have one final question.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I think we are here to find out the feeling of these groups on Bill C-155, and my question

[Traduction]

sées étaient incluses et d'autres ne l'étaient pas. M. Pepin a répondu que les groupes inclus semblaient avoir mieux présenté leur cause.

Vous êtes tous des producteurs, quel que soit votre produit. Il me semble que le tarif du pas du Nid-de-Corbeau a été établi pour le bien de l'agriculture et de tous les producteurs et que, par la diversification, vous n'augmentez pas la superficie cultivée. Il me semble qu'un producteur agricole devrait pouvoir diversifier sans en être pénalisé mais que vous l'êtes lorsque vous êtes exclus des avantages du tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Merci.

M. Blais: Vous disiez que la raison pour laquelle certains ont été inclus et d'autres pas c'est que les premiers avaient mieux présenté leur cause. Nous n'avons même pas présenté notre cause à Ottawa car la *Pulse Association*, lors de sa création, en 1976, ne se voulait pas un groupe de pression. La création de notre groupe visait à aider les producteurs à régler certains de leurs problèmes liés à la production de ces cultures spécialisées. Nous avons fait du lobbying à même le temps dont nous disposions, à même nos propres fonds personnels, à partir de nos propres fermes; nous avons assisté à diverses réunions l'hiver et nous avons exercé notre lobbying le plus efficacement que nous pouvions le faire malgré des fonds très limités et nous avons été oubliés dans l'ensemble du processus. On nous a répété que nous n'avions pas été entendus à Ottawa, chose que je trouve difficile à croire. Mais, puisque nous y sommes maintenant, je pense que, au fond, le Comité veut nous entendre, nous les producteurs et c'est la raison de notre présence ici aujourd'hui.

Nous espérons que, grâce aux textes que nous vous avons remis et à certaines des observations que nous avons formulées, vous comprendrez l'importance des cultures spécialisées pour l'avenir de l'agriculture dans l'Ouest canadien. Ces cultures vont garantir l'avenir de beaucoup de jeunes exploitants, aider ceux-ci à diversifier leur activité et leur garantir une plus grande capacité d'autofinancement. Merci.

Le président: Vous avez été entendus. Comme je le disais plus tôt à la *Stock Growers Association*, je pense que vous avez très bien présenté votre cause. Je vous remercie de vous être présentés devant le Comité et d'avoir fait cet apport à nos délibérations. Merci beaucoup, messieurs.

M. Wilmott: Merci à vous.

Le président: Est-il convenu que le mémoire de la *Pulse Crop Producers Association* soit annexé au procès-verbal des débats d'aujourd'hui?

Des voix: Convenu.

M. McKnight: Monsieur le président, un seul point, le dernier, c'est-à-dire quelques mots à chacun des groupes, si vous me le permettez.

M. Flis: Rappel au Règlement, monsieur le président, je voulais présenter une objection et vous m'avez coupé la parole, mais vous permettez à l'opposition de poser une dernière question.

M. McKnight: Monsieur le président, je pense que la raison de notre présence ici, c'est de connaître le sentiment de ces

[Text]

to both groups is very simple. As Bill C-155 exists in its present form, do you support the bill or do you reject the bill?

The Chairman: Mr. Blais.

Mr. Blais: We reject it, but we are pretty flexible. We would prefer payment to the producer, which was the original Gilson proposal. We are caught in between. We have heard the rhetoric back and forth—who is going to get the payments?

The Chairman: It is another “have you stopped beating your wife” question.

Mr. Jahnke: We reject it because to support it would be fostering our own demise.

The Chairman: Thank you. Mr. Flis, what was your point of order?

Mr. Flis: I am sorry, Mr. Chairman, you cut me off.

An hon. Member: Obviously it was not too important—he has forgotten it.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

The committee is adjourned until 2.00 p.m., so you will all have time for a small steak.

AFTERNOON SITTING

• 1405

The Acting Chairman (Mr. Dubois): Order, please.

I hope no one has any objection to my chairing the committee.

We shall resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

I am very happy to welcome the Hon. Eric Berntson. Mr. Berntson is the Minister of Economic Development and Trade for the Saskatchewan government.

The clerk received the brief you sent, Mr. Berntson, and she has delivered it to all members. I will give you the floor right now to introduce the persons with you, and ask you to proceed as you wish. If you want to read your brief or give a résumé, after that we will give the members who wish it the opportunity to ask you questions. Mr. Berntson, I give you the floor.

• 1415

Hon. Eric Berntson (Deputy Premier of Saskatchewan and Minister of Economic Development and Trade): Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen, I will open by introducing my officials: Henry Zilm, from the Department of Agriculture;

[Translation]

groupes sur le projet de loi C-155 et la question que je veux poser aux deux groupes est très simple. Appuyez-vous ou rejetez-vous le projet de loi C-155 dans sa forme actuelle?

Le président: Monsieur Blais.

M. Blais: Nous le rejetons, mais nous sommes passablement souples. Nous préférerions que les paiements soient faits aux producteurs, selon la proposition Gilson originale. Nous sommes pris entre deux feux. Nous avons entendu les discours des deux camps. Qui est-ce qui va recevoir les paiements?

Le président: En d'autres termes: «avez-vous cessé de battre votre femme?»

M. Jahnke: Nous le rejetons parce que, en l'appuyant, nous signerions notre perte.

Le président: Merci. Monsieur Flis, quelle était votre objection?

M. Flis: Je regrette, monsieur le président, vous m'avez coupé la parole.

Une voix: Ce n'était sans doute pas très important. Il a oublié.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Le Comité reprendra ses travaux à 14h00. Vous avez donc tous le temps de déguster un petit steak.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président suppléant (M. Dubois): A l'ordre.

J'espère que personne ne s'oppose à ce que je préside le Comité.

Nous allons reprendre l'étude du projet de loi C-155, tendant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois s'y rapportant. Nous en sommes à l'article 2.

Je suis très heureux de souhaiter la bienvenue à l'honorable Eric Berntson. M. Berntson est le ministre du Développement économique et du Commerce du gouvernement de la Saskatchewan.

Le greffier a reçu votre mémoire, monsieur Berntson et elle en a remis une copie à tous les membres. Je vous donne la parole tout de suite pour que vous nous présentiez les personnes qui vous accompagnent et que vous commeniez votre exposé, si vous le désirez. Si vous voulez lire votre mémoire ou nous en donner un résumé, nous passerons ensuite aux questions. Monsieur Berntson, vous avez la parole.

L'honorable Eric Berntson (vice-premier ministre de la Saskatchewan et ministre du Développement économique et du commerce): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je désire vous présenter tout d'abord mes collaborateurs. Henry Zilm, du ministère de l'Agriculture; Harley Olson, du ministère de l'Agriculture; et

[Texte]

Harley Olson, from the Department of Agriculture; and Neil Petrovitch, Executive Director of our Transportation Agency.

With your permission, Mr. Chairman, I will go through my brief today. First, welcome to Regina and to Saskatchewan. We are honoured to have you here, and you have an awesome task before you. Our government would like every committee member to understand that we fully appreciate the complexity of your assignment and the heavy workload you have been under. For this reason, I will not belabour my remarks here today.

We feel our case has been fully documented in our written submission, where we have rejected Bill C-155. However, before your questions commence I would like to make an oral statement to highlight our major concerns.

We are all aware of the benefits grain exports contribute to Canadians, currently about \$6 billion annually. We are all aware that potential exists for grain exports to contribute much more. The key to increasing grain exports is to increase producer confidence. For the last several years, record sales have built that confidence. Adequate capacity in the grain handling and transportation system is necessary to reinforce that producer confidence. We do not want to see a recurrence of the \$1 billion loss of grain sales, as estimated by the Canadian Wheat Board in the 1977-1979 period.

Increased grain production will benefit the export market; equally as important, it will benefit our local and domestic markets, the livestock and the processing industries. To ensure that increased grain production occurs, the producers require a system capable of delivering their products in the quantities demanded by the buyer and within a reasonable time frame according to the buyer. On the other hand, if producer confidence is shaken they will not produce more. The benefits of increased production will not be realized by Canadians.

Mr. Chairman, just how important is grain production to Saskatchewan and to Canada? Saskatchewan has more than 48.6 million acres of cultivated land, or 43% of the Canadian total. The province has 67,000 farmers working that land. Those farmers have over \$30 billion invested in grain production in this province. Nearly half of the Canadian grain farmers live in Saskatchewan, and 44% of Canadian grain production investment is in Saskatchewan.

In 1982, our province produced 918 million bushels of the 6 major grain and oil seeds, or 44% of the Canadian total. This nation's grain exports now stand at nearly \$6 billion a year, and Saskatchewan produces over 50% of that.

[Traduction]

Neil Petrovitch, directeur exécutif de notre Agence de transport.

Avec votre permission, monsieur le président, je vais faire aujourd'hui la lecture de mon mémoire. Tout d'abord, bienvenue à Regina et en Saskatchewan. Nous sommes honorés de votre présence et vous avez devant vous une tâche redoutable. Notre gouvernement voudrait que chaque membre de votre comité sache bien que nous comprenons parfaitement la complexité de votre affectation et la lourdeur de votre charge de travail. C'est pourquoi mes observations d'aujourd'hui seront brèves.

Nous sommes d'avis que notre point de vue a été suffisamment bien documenté dans la présentation écrite par laquelle nous avons rejeté le projet de loi C-155. Toutefois, avant que vous commeniez à formuler vos questions, j'aimerais présenter une déclaration verbale pour mettre en lumière nos principales préoccupations.

Nous connaissons tous les avantages que l'exportation des céréales apporte aux Canadiens, c'est-à-dire, à l'heure actuelle, quelque \$6 milliards par année. Nous savons tous que l'exportation des céréales pourrait aussi faire un apport bien plus considérable encore. La clé, lorsqu'il s'agit d'accroître les exportations de céréales c'est d'accroître la confiance des producteurs. Depuis plusieurs années, un niveau de vente sans précédent fonde cette confiance. Une capacité suffisante du système de manutention et de transport des céréales s'impose pour l'intensification de cette confiance des producteurs. Nous ne voulons pas que se reproduise la perte d'un milliard de dollars de ventes de céréales estimée par la Commission canadienne du blé pour la période 1977 à 1979.

Une production de céréales accrue profiterait aux marchés de l'exportation; chose tout aussi importante, elle avantagerait nos marchés locaux et intérieurs, de même que l'élevage et l'industrie de la transformation. Pour assurer la réalisation d'une production accrue de céréales, les producteurs ont besoin d'un système capable de livrer leurs produits selon les quantités exigées par l'acheteur et dans un délai que celui-ci juge raisonnable. Par contre, si la confiance des producteurs est ébranlée, ceux-ci ne produiront pas davantage. Les Canadiens ne retireront pas les avantages d'une production accrue.

Monsieur le président, quelle est l'importance de la production des céréales pour la Saskatchewan et pour le Canada? La Saskatchewan compte de 48.6 millions d'acres de terres cultivées, soit 43 p. 100 de tout le Canada. La province compte 67,000 agriculteurs qui travaillent sur ces terres. Ces exploitants ont investi plus de \$30 milliards dans la production des céréales dans la province. Près de la moitié des producteurs de céréales du Canada vivent en Saskatchewan et 44 p. 100 des investissements canadiens en production de céréales se trouvent en Saskatchewan.

En 1982, notre province a produit 918 millions de boisseaux de six principales céréales et de graines oléagineuses, soit 44 p. 100 de tout le Canada. Les exportations de céréales du pays s'établissent aujourd'hui à près de \$6 milliards par année, et la Saskatchewan en produit plus de 50 p. 100.

[Text]

To further show how vital agriculture is to this province, and just how great a contribution Saskatchewan's farmers make to the national good, I would like to point out some other statistics. Primary agricultural industry in Saskatchewan is responsible for 34% of our province's gross domestic product. In all other provinces, the percentage is much lower. In Quebec it is 3.5%. In Alberta it is 9.2%. In Manitoba it is 12.3%. These statistics amply demonstrate just how important agriculture is to our province, and how important our province's grain production is to this nation.

Our grain producers have always answered the call to produce more grain. They have always earned more and more export dollars for Canadians. Their productivity and their competitiveness have had a ripple effect on Canada that has been felt coast to coast, year after year. And they are prepared to do more. All they need is confidence to produce and the grain transportation and handling system necessary to move it.

Let me make one thing clear, Mr. Chairman. This bill could have the most devastating and far-reaching impact in the history of our province and perhaps of the country. We in Saskatchewan, more than any other province, are dependent on the rail transportation system for our economic and social well-being. We in Saskatchewan recognize the inadequacies of the present system and the urgent need to make improvements in that system. An improved grain handling and transportation system, when combined with the productivity and initiative of our agricultural producers, will benefit the entire Canadian economy.

Our grain producers have increased productivity substantially over recent decades. Over the past 20 years, per farm production of grain has increased from 4,600 to 12,700 bushels—an increase of almost triple. I challenge any other sector to match our productivity gains. Our farmers have continually answered the call, with record production and increasingly valuable export dollars.

Saskatchewan farmers are some of the most efficient and productive in the world, and Canada needs to be competitive in the world. Combined with a first-class grain handling system, we can be first-class competitors in the world market. Nothing is more important if the Canadian economy hopes to get back on the road to economic recovery. I would further suggest that grain exports over the past year have been the only bright spot in an otherwise dismal Canadian economy.

Mr. Chairman, the farmers of Saskatchewan are ready to face the challenge of expanded production. Also, the farmers and the people of Saskatchewan will make their contribution to an improved grain handling system. But we in Saskatchewan are concerned—very concerned—because Mr. Pepin, through his Bill C-155, is asking the farmers and the economy

[Translation]

Pour vous montrer encore davantage à quel point l'agriculture est essentielle à notre province et quelle est l'importance de l'apport des agriculteurs de la Saskatchewan au bien-être national, j'aimerais attirer votre attention sur quelques autres données statistiques. L'agriculture primaire de la Saskatchewan représente 34 p. 100 du produit intérieur brut de notre province. Dans toutes les autres provinces, le pourcentage en question est bien inférieur. Au Québec, il est de 3.5 p. 100. En Alberta, il est de 9.2 p. 100. Au Manitoba, de 12.3 p. 100. Ces chiffres montrent suffisamment quelle est l'importance de l'agriculture pour notre province et quelle est l'importance de la production de céréales de notre province pour l'ensemble du pays.

Nos producteurs de céréales ont toujours répondu à l'appel lorsqu'il s'est agi de produire davantage de céréales. Ils ont toujours fait gagner aux Canadiens de plus en plus de dollars créés par l'exportation. Leur productivité et leur compétitivité ont eu un effet d'entraînement ressentit d'un océan à l'autre, d'année en année. Et ils sont disposés à faire davantage. Tout ce qu'il leur faut, c'est la confiance à l'égard de la production et le système de transport et de manutention nécessaire au déplacement des céréales.

J'aimerais que ce soit clairement compris, monsieur le président: Ce projet de loi pourrait exercer l'impact le plus négatif et le plus étendu de l'histoire de notre province et peut-être de tout le pays. En Saskatchewan, plus que dans n'importe quelle autre province, notre bien-être économique et social dépend du transport ferroviaire. Nous autres, en Saskatchewan, nous reconnaissons les faiblesses du réseau actuel et la nécessité pressante d'améliorer ce réseau. Un réseau amélioré de manutention et de transport des céréales, ajouté à la productivité et à l'initiative de nos producteurs agricoles, profitera à l'ensemble de l'économie canadienne.

Nos producteurs de céréales ont augmenté considérablement leur productivité au cours des dernières décennies. En vingt ans, la production de céréales par exploitation agricole est passée de 4,600 à 12,700 boisseaux—ce qui veut dire qu'elle a presque triplé. Je mets n'importe quel autre secteur au défi d'égalier nos gains de productivité. Nos exploitants ont constamment répondu à l'appel par une production inégalée et par les recettes de plus en plus précieuses de l'exportation.

Les exploitants agricoles de la Saskatchewan comptent parmi les plus efficaces et les plus productifs du monde et le Canada doit se montrer concurrentiel dans le monde. Avec l'aide d'un réseau de première qualité pour la manutention du grain, nous pouvons être des concurrents de première qualité sur le marché mondial. Rien ne peut avoir plus d'importance si l'économie canadienne doit amorcer sa reprise économique. J'ajouterais que l'exportation des céréales depuis un an peut-être le seul élément brillant d'une économie canadienne qui s'est montrée désastreuse sur les autres fronts.

Monsieur le président, les exploitants agricoles de la Saskatchewan sont prêts à relever le défi d'une production accrue. De plus, les exploitants agricoles et les citoyens de la Saskatchewan veulent faire leur apport pour l'amélioration du système de manutention des céréales. Mais nous autres, en Saskatchewan, nous sommes inquiets—très inquiets—parce

[Texte]

of Saskatchewan to accept a new freight rate structure at face value as an improvement.

Mr. Pepin is asking the farmers of Saskatchewan to give up a freight rate that has been guaranteed by statute for 60 years, and accept a system that guarantees them nothing but higher costs, a promise for some potentially higher volumes of through-put, a promise of a more reliable system, a promise of an expanded secondary agricultural processing, and a promise of diversification in western Canada.

Mr. Chairman, the farmers and the people of Saskatchewan are worried, and I think these are legitimate worries. They are worried about the potential loss of their statutory freight rates, and they are concerned about the supposed benefits of the new system proposed under Bill C-155.

As I mentioned earlier, this bill is undoubtedly the most controversial and potentially devastating bill that the people of Saskatchewan have faced. We are not prepared to accept it at face value, as I am sure each and every one of you would not be prepared to accept a piece of legislation that could have the same potential on your income, your livelihood, or your way of life.

I challenge you to address the following issues and to answer our concerns. If you cannot answer them, it is incumbent on your committee, I believe, to demand these answers from Mr. Pepin. I submit that Mr. Pepin will not likely be able to answer these questions—at least he has not to me. I am sure Mr. Pepin does not have a lot of the answers. I am more concerned that Mr. Pepin might not be concerned about having the answers.

• 1425

We have seen in the past the development of a National Energy Program which was based on similar projections and promises. The result has been devastation for the western Canadian oil and gas industry. The federal government's approach has addressed the symptoms, rather than the cause.

Mr. Chairman, the federal government has not satisfactorily answered our questions. We submit that Bill C-155 is based on the same misguided logic and would have a disastrous impact on the Saskatchewan economy.

I would like to repeat some of the unanswered questions, Mr. Chairman. First, last year Saskatchewan produced a record crop, and the existing system moved it to market. I think we are sitting someplace at a 35-bushel quota, in my corner of the world, and we only grew a 30-bushel crop. The existing system moved it to market. How, then, can we convince the Saskatchewan farmer that paying more to move grain is going to be of benefit to him?

[Traduction]

que M. Pepin, par son projet de loi C-155, demande aux exploitants agricoles et à l'économie de la Saskatchewan d'accepter sans aucun examen comme une amélioration une structure nouvelle des tarifs du transport.

M. Pepin demande aux exploitants agricoles de la Saskatchewan d'abandonner un tarif de transport qui était garanti par la loi depuis 60 ans et d'accepter un système qui ne leur garantit rien d'autre que des coûts plus élevés, qui leur promet des quantités peut-être accrues de marchandises transportées, qui leur promet un système plus sûr, qui leur promet l'expansion du secteur secondaire de la transformation agricole, qui, enfin, promet la diversification dans l'Ouest canadien.

Monsieur le président, les exploitations agricoles et les citoyens de la Saskatchewan sont inquiets et je pense que leurs inquiétudes sont justifiées. Ils s'inquiètent de la perte éventuelle de leurs tarifs de transport fixés par la loi, ils s'inquiètent aussi des avantages présumés du nouveau système que leur propose le projet de loi C-155.

Je le répète, ce projet de loi est sans doute le plus controversé et il pourrait se révéler le plus destructeur de tous ceux qu'aient connus les gens de la Saskatchewan. Nous ne sommes pas disposés à l'accepter sans examen et je suis sûr qu'aucun d'entre vous ne serait disposé à accepter un projet législatif présentant les mêmes incidences éventuelles sur votre revenu, votre gagne-pain ou votre mode de vie.

Je vous mets au défi d'étudier les questions suivantes et de répondre à nos préoccupations. Si vous ne pouvez pas fournir ces réponses, il appartient à votre comité, je pense, d'exiger ces réponses de la part de M. Pepin. Je suis d'avis que M. Pepin ne sera sans doute pas capable de fournir ces réponses—du moins il n'a pas pu me les fournir. Je suis sûr qu'il y a une foule de questions auxquelles M. Pepin ne peut répondre. Ce qui me préoccupe davantage, c'est que M. Pepin ne se soucie peut-être pas de fournir les réponses demandées.

Nous avons déjà vu que l'élaboration du Programme énergétique national se fondait sur des projections et des promesses du même ordre. Il en est résulté un désastre pour le secteur pétrolier et gazier de l'Ouest. Le gouvernement fédéral a voulu soigner les symptômes plutôt que la cause.

Monsieur le président, le gouvernement fédéral n'a pas donné de réponse satisfaisante à nos questions. Nous soutenons que le projet de loi C-155, se fonde sur la même logique malencontreuse et qu'il ait des conséquences désastreuses sur l'économie de la Saskatchewan.

J'aimerais répéter quelques-unes des questions restées sans réponse, monsieur le président. Premièrement, l'an dernier, la Saskatchewan a connu une année record et le système actuel a transporté tout le grain jusqu'au marché. Je pense que nous avons un quota de quelques 35 boisseaux dans mon coin et nous n'en avons récolté que 30. Le système actuel a transporté ce grain au marché. Comment alors pouvons-nous convaincre les agriculteurs de la Saskatchewan qu'il serait avantageux pour eux de verser plus pour le transport du grain?

[Text]

Second, if a farmer is expected to pay higher and higher freight rates, where is his incentive to produce greater volumes? Where is his incentive to invest in production and efficiency?

Third, many users of the transportation system will benefit from an improved rail system: the coal industry, the potash industry, the forestry industry, the grain handling industry, the railway companies, the ports, the suppliers, the construction industry, the steel industry, the manufacturing industry, and most importantly, the country as a whole.

The farmers of Saskatchewan are asking themselves why must grain farmers pay the cost of the added rail capacity? The farmer is saying, why should only I pay when so many receive the benefits?

For example, the grain handling companies will benefit enormously if volumes of grain increase. Why are they not expected to share the costs? Mr. Chairman, I have heard the grain companies speak in favour of the proposed changes in principle. That should not surprise us because they would be the major beneficiaries if grain volumes increase and they are not required to contribute to the costs.

Can you blame the farmers for being sceptical? Can you blame them for lack of confidence when the railway companies are guaranteed their costs plus a return on investment, by statute, and the grain handling companies pass their costs on to the farmer, and the farmer is guaranteed nothing but the assurance that he will pay more?

On the question of increased economic activity in the secondary agricultural processing, the people of Saskatchewan are asking the following questions:

Why, since the announcement of the proposed legislation, have two new rapeseed crushing and processing facilities been built in central Canada while similar facilities in western Canada are closing their doors and, additionally, the vast majority of canola is produced here in the prairie basin?

Secondly, why does Bill C-155 propose paying the railway the Crow benefit when that method will most assuredly result in the continued movement of livestock and processing industries into central Canada?

These are the questions to which our government and the people of Saskatchewan are demanding answers.

Mr. Chairman, if your committee cannot answer these questions, or if Mr. Pepin cannot answer these questions, how do you expect the people of Saskatchewan to accept Bill C-155?

Like so many other commitments made by the federal government, the intent was never followed up by the deed.

Mr. Pepin said there were to be guarantees that the railway would live up to their commitments on investment and performance. There are no such guarantees in the legislation. There were to be guarantees that the federal government would live up to its commitments on branch line rehabilitation

[Translation]

Deuxièmement, si un agriculteur peut s'attendre à payer des tarifs de transport de plus en plus élevés, qu'est-ce qui l'incite à produire davantage? Pourquoi investirait-il pour accroître sa production et son efficacité?

Troisièmement, un réseau ferroviaire amélioré avantagera un grand nombre d'utilisateurs: les industries du charbon, de la potasse, du bois, la manutention du grain, les sociétés ferroviaires, les ports, les fournisseurs, la construction, les aciéries, le secteur de la fabrication et ce qui est plus important, l'ensemble du pays.

Les agriculteurs de la Saskatchewan se demandent pourquoi il faut que ce soit les céréaliculteurs qui défraient l'amélioration du réseau ferroviaire? L'agriculteur se demande pourquoi il serait le seul à payer quant tant d'autres en profitent?

Par exemple, les sociétés de manutention du grain profiteront énormément de l'augmentation des volumes. Pourquoi ne leur demande-t-on pas d'assumer une partie des frais? Monsieur le président, j'ai entendu les sociétés céréalières approuver les changements proposés, en principe. Nous n'en sommes pas étonnés car ce sont elles qui en profiteront le plus si les volumes de grain augmentent et on ne leur demande pas d'assumer une partie des coûts.

Peut-on reprocher aux agriculteurs de se montrer sceptiques? Peut-on leur reprocher d'être méfiant quand on sait que le projet de loi garantit aux sociétés ferroviaires des revenus couvrant leurs frais plus un pourcentage de rentabilité, permet aux sociétés de manutention du grain de transmettre leurs coûts aux agriculteurs et ne garantit rien à ces derniers sinon qu'ils devront payer plus cher?

Pour ce qui est d'un accroissement de l'activité économique dans le secteur du traitement secondaire des produits agricoles, les gens de la Saskatchewan se posent les questions suivantes:

Pourquoi depuis l'annonce du projet de loi a-t-on construit deux usines de traitement du colza au centre du Canada alors que dans l'Ouest les usines du même genre ferment leurs portes et qu'en outre la plus grande partie du canola est cultivée ici, dans le bassin des Prairies?

Deuxièmement, pourquoi le projet de loi C-155 propose-t-il de verser la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer quand on sait à coup sûr que cette façon de procéder aura pour effet d'amener les secteurs de l'élevage et du traitement au centre du Canada?

Ce sont là des questions auxquelles notre gouvernement et la population de la Saskatchewan voudraient que l'on réponde.

Monsieur le président, si votre Comité ne peut pas répondre à ces questions et si M. Pepin ne peut pas y répondre non plus, comment pouvez-vous vous attendre à ce que la population de la Saskatchewan accepte le projet de loi C-155?

Comme pour tant d'autres engagements pris par le gouvernement fédéral, l'action n'a jamais suivi l'intention.

M. Pepin a dit qu'il y aurait des garanties assurant que les chemins de fer respecteraient leurs engagements en ce qui concerne les investissements et le rendement. Il n'y a aucune garantie que le gouvernement fédéral tiendrait ses engagements relativement à la réfection des embranchements et à

[Texte]

and the procurement of equipment. There are no such guarantees in the legislation. There were to be real guarantees of economic development in western Canada. Bill C-155 is totally silent on those guarantees.

The only guarantees in this legislation are that the railways will be guaranteed higher profits; other users of the system will be guaranteed a better system at no additional cost; and the farmer will pick up a large portion of that additional cost.

Mr. Chairman, the Government of Saskatchewan submits that Bill C-155, as drafted, is unacceptable. I would sadly submit that even with all of the shortcomings of the present statutory freight rate regime, it is at least better for Saskatchewan than what this bill would propose.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Dubois): Thank you, Mr. Berntson. I now pass to the question period. The first questioner will be Mr. Mazankowski, for 10 minutes.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, as you pointed out in your opening remarks, the task before us is awesome. We find it not only awesome, but we find that the solution is somewhat elusive. I think you have alluded to that in your remarks.

I want to compliment you on a very straightforward and categorical submission. Perhaps I can get a few details from you about some of your thoughts on the mechanics of this bill and some of the points that have been raised in your brief.

At the outset, you make the point that adequate capacity in the handling and transportation system is an absolute must in order to instill confidence in the producing sector. Then you point out quite accurately at the end of your submission that you have been able to move record crops with the existing system.

Do you believe that we have a capacity problem that must be addressed? We had evidence yesterday to the effect that many members who appeared before us believe that the capacity problem was not indeed a major factor at this particular time.

Mr. Berntson: Do I believe that we have a capacity problem? Today, no, but today we are in a recession. The minute that the world economic situation picks up and the minute coal starts moving, potash starts moving, sulphur starts moving, forestry products start moving, there is absolutely no doubt that we will have a capacity problem and there is absolutely no doubt that grain would be the first one forced off the rail in that circumstance.

Mr. Mazankowski: Because of that, because of the fact that grain would be considered as sort of the low man on the totem pole, does that lead one to the conclusion that there needs to be an adjustment in the freight rate in terms of the revenue received by the railroads, as far as you are concerned?

[Traduction]

l'achat de matériel. Il n'y a aucune garantie de ce genre dans le projet de loi. On devait y trouver de véritables garanties assurant le développement économique dans l'Ouest. Il n'en est pas du tout question dans le projet de loi C-155.

Ce projet de loi ne garantit rien sinon que les profits des chemins de fer augmenteront; que les autres utilisateurs du réseau auront un meilleur service sans frais supplémentaires, et que l'agriculteur assumera une grande partie des coûts supplémentaires.

Monsieur le président, le gouvernement de la Saskatchewan considère que le projet de loi C-155 dans sa forme actuelle est inacceptable. Bien que ce soit triste à dire, je trouve que malgré toutes ses faiblesses le régime du tarif de transport statutaire actuel vaut beaucoup mieux pour la Saskatchewan que ce que ce projet de loi lui propose.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Dubois): Merci, monsieur Berntson. Je passe maintenant à la période des questions. Le premier est M. Mazankowski; 10 minutes.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, comme vous l'avez fait remarquer dans votre exposé liminaire il nous reste énormément à faire. Nous trouvons que c'est une bien lourde tâche et que la solution est bien difficile à trouver. Je pense que vous y avez fait allusion tout à l'heure.

Je tiens à vous féliciter de votre exposé clair et simple. Je pourrais peut-être vous demander quelques précisions sur ce que vous pensez des mécanismes de ce projet de loi et sur certains points que vous avez soulevés dans votre mémoire.

Au départ, vous faites valoir qu'il est absolument nécessaire que le réseau de transport et de manutention ait une capacité suffisante pour inspirer confiance au secteur de la production. Vous faites ensuite remarquer fort à propos, à la fin de votre mémoire, que le réseau actuel a permis de transporter des récoltes record.

Croyez-vous que nous ayons un problème de capacité à régler? Bien des témoins nous ont dit, hier, estimer que la capacité n'était pas vraiment un facteur important pour le moment.

M. Berntson: Est-ce que je crois que nous avons un problème de capacité? Aujourd'hui, non, mais nous traversons actuellement une récession. Dès que l'économie se redressera et que l'on commencera à transporter du charbon, de la potasse, du soufre et du bois, nous aurons sans aucun doute un problème de capacité et il est certain que le grain sera alors la première denrée refusée.

Mr. Mazankowski: S'il en est ainsi, si le grain est en quelque sorte la figure inférieure du totem, doit-on en conclure qu'il faut modifier le tarif de transport pour accroître les revenus des chemins de fer? Qu'en pensez-vous?

[Text]

Mr. Berntson: I think that the railroads should be adequately compensated for the movement of whatever it is they are moving.

I am of the belief that any commodity that will return \$6 billion in the balance of payments, to the benefit of all Canadians, deserves some federal support on behalf of all Canadians. I think it is not proper to think that to make us less competitive in the international marketplace is going to give any benefit at all to agriculture or to Canadians, generally. If we are not competitive on the international marketplace, we are out of the marketplace and that is \$6 billion taken out of the Canadian economy.

Mr. Mazankowski: I take it then, Mr. Minister, that as far as you are concerned the freight rate structure as outlined in this bill is not satisfactory, both in terms of what the railways will receive and what the farmers will pay. Is that a fair conclusion?

• 1435

Mr. Berntson: Yes, that is a fair conclusion. I think that as set out in this bill the government has been far too generous to the railroads, number one; and number two, I think it has been far too onerous on the producing community.

Mr. Mazankowski: I also take it you are making the point that you believe the grain sector is going to be asked to share a disproportionate share of the burden of increasing that capacity. I wonder if you could elaborate on that. You point out that other commodities are going to be the main beneficiary. As far as the total capacity is concerned, in terms of the grain component of the total capacity are you saying that really what additional line capacity would be required to move additional grains would be less than that which is proposed in the bill?

Mr. Berntson: I am not sure who the main beneficiary would be. I am sure that if we are made less competitive on the world marketplace the agricultural sector certainly will not be a beneficiary and Canadians as a whole certainly will not be a beneficiary, and as the other commodities are also major contributors to our balance of payments I bear them no ill will. I would like to see them also get theirs to port for those export dollars. But I believe it could be argued that they are picking up a Cadillac of a system compared to what they have without paying any additional money and, yes, the grain sector will be paying a disproportionate amount of that cost.

I would also add that the linkage for which we had asked the federal minister, Mr. Pepin, and which he so kindly granted us, was set at such a level that in my view it does not really have the effect of being a linkage at all, because it is unlikely that the 10% level will ever be hit.

Mr. Mazankowski: In your brief, at page 31, you state that there is no reason to accept these costs as accurate or indicative of the actual expenditures made by the railways to move grain in the cost base year 1981-1982. In other words, you are challenging the railways as to the accuracy of... Mr. Minister, do you have a set of figures that you rely on as being, in your view, more accurate as to the actual costs of moving

[Translation]

M. Berntson: Je pense que les chemins de fer devraient être convenablement indemnisés, quoiqu'ils transportent.

Je crois qu'une denrée qui rapporte 6 milliards dans la balance des paiements et qui avantage ainsi tous les Canadiens, mérite que le gouvernement fédéral lui verse des subventions, au nom de tous les Canadiens. On se trompe si on pense qu'en nous rendant moins concurrentiels sur le marché international on avantagera l'agriculture ou l'ensemble des Canadiens. Si nous ne sommes pas concurrentiels sur le marché international, c'est 6 milliards de moins dans l'économie canadienne.

M. Mazankowski: J'en conclus donc, monsieur le ministre que vous n'êtes pas satisfait de la structure tarifaire prévue dans ce projet de loi, tant du point de vue des revenus des chemins de fer que des sommes que devrons verser les agriculteurs. Est-ce exact?

M. Berntson: Oui, c'est juste. Je pense que, dans ce projet de loi, le gouvernement se montre beaucoup trop généreux envers les chemins de fer, c'est le premier point; de deuxièmement, je pense qu'il surcharge beaucoup trop les producteurs.

M. Mazankowski: Vous faites aussi valoir, si j'ai bien compris, qu'on exige du secteur du grain d'assumer une part exagérée des coûts de l'accroissement de la capacité. Je me demande si vous pourriez donner plus de précisions. Vous faites remarquer que les autres denrées en seront les principaux bénéficiaires. Pour ce qui est de la capacité globale et du transport du grain, prétendez-vous que l'accroissement de la capacité nécessaire au transport de plus grandes quantités de grain n'est pas aussi grande qu'on le prévoit dans le projet de loi?

M. Berntson: Je ne puis dire exactement qui en profiterait le plus. Je suis certain que, si on nous rend moins concurrentiels sur le marché mondial, le secteur de l'agriculture ne sera sûrement pas avantagé et l'ensemble des Canadiens non plus, mais, comme les autres secteurs contribuent aussi à améliorer notre balance des paiements, je n'ai rien contre eux. J'aimerais qu'ils puissent aussi transporter leurs produits au port et accroître ainsi nos revenus provenant de l'exportation. Je crois toutefois qu'ils bénéficieront d'un superbe réseau comparé à ce qu'ils ont maintenant et ce, sans rien verser de plus et que, oui, le secteur du grain paiera plus que sa part des frais.

J'ajouterais aussi que le lien que nous avons demandé au ministre fédéral, M. Pepin, et qu'il nous a si gentiment accordé a été fixé à un tel niveau qu'il ne servira jamais à rien, à mon avis, parce qu'il est très peu probable qu'on n'atteigne jamais le niveau de 10 p. 100.

M. Mazankowski: À la page 31 de votre mémoire, vous dites qu'il n'y a aucune raison de considérer les coûts de l'année de base 1981-1982 comme exacts ou représentatifs de ce que le transport du grain coûte réellement aux chemins de fer. Autrement dit, vous mettez en doute l'exactitude des chiffres des chemins de fer... Monsieur le ministre, avez-vous des chiffres, qui d'après vous correspondent mieux aux coûts réels

[Texte]

grain, or are you simply asking the CTC to do that sort of cost analysis?

Mr. Berntson: Mr. Mazankowski, when you get to the technical questions I turn them over to my officials. Thank you.

The Chairman: Mr. Petrovitch.

Mr. Neil Petrovitch (Executive Director, Transportation Agency of Saskatchewan): What we mean in that particular statement is that if the railways are going to incur costs for moving grain, they should be paid the cost, but they should be paid the costs that they incur; they should not be paid costs which they do not incur.

Mr. Mazankowski: Have you conducted an analysis of that and do you have any figures that you would consider to be more appropriate?

Mr. Petrovitch: No, we have not conducted an analysis.

Mr. Mazankowski: You are asking the CTC to do that.

Mr. Petrovitch: That is exactly right.

Mr. Mazankowski: You are asking the CTC to do a comprehensive review. What happens in the meantime in terms of the additional revenues that the railways say they need? Would you suggest that the government continue to make interim payments as they are now doing for the current crop year?

Mr. Petrovitch: That would be my suggestion, yes, until we know or are more confident of the railway cost figures. In view of the fact that they do need more money, to me the only solution would appear to be for the interim payments to continue.

Mr. Mazankowski: I see.

The Chairman: Your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, do you believe that the producers of Saskatchewan are prepared to pay more for the movement of grain and, if so, when and under what conditions?

Mr. Berntson: I am a producer in Saskatchewan and I would very reluctantly pay more to move anything. However, recognizing that there is a potential capacity problem and recognizing that with that capacity problem as producers we stand to suffer considerably, I think most thinking producers in western Canada are prepared to pay some additional compensation to move that grain. How much? We have made the arbitrary calculation based on the weighted average at the farm gate as a percentage of price post-war to date and it came out to 7%. So we have said that under no circumstances should additional cost to the producer exceed 7% of the weighted average of the six-grain basket, I think they call, it at the farm gate. I understand that my counterpart in Alberta said 4.5%. I understand that the Saskpool said 5% or thereabouts. I am prepared to admit that we are a little high, and I will go along with them.

[Traduction]

du transport du grain ou demandez-vous seulement à la CCT de faire une analyse de coûts de ce genre?

Mr. Berntson: Monsieur Mazankowski, vous en arrivez à des questions techniques; je les transmets à mes collaborateurs. Merci.

Le président: Monsieur Petrovitch.

Mr. Neil Petrovitch (directeur exécutif, Agence des transports de la Saskatchewan): Ce que nous voulons dire, c'est que, si le transport du grain oblige les chemins de fer à faire des dépenses, on devrait les leur rembourser, mais seulement ce qu'ils dépensent.

Mr. Mazankowski: Avez-vous fait une analyse; avez-vous des chiffres qui vous paraissent plus exacts?

Mr. Petrovitch: Non, nous n'avons pas fait d'analyse.

Mr. Mazankowski: Vous demandez à la CCT de le faire.

Mr. Petrovitch: C'est exact.

Mr. Mazankowski: Vous demandez à la CCT de faire un examen exhaustif. Qu'adviert-il entre-temps des recettes supplémentaires dont les chemins de fer prétendent avoir besoin? Suggérez-vous que le gouvernement continue à verser des paiements provisoires comme il le fait pour la campagne agricole en cours?

Mr. Petrovitch: C'est ce que je suggère, oui, tant que nous n'en saurons pas plus ou que nous n'aurons pas plus confiance aux chiffres des chemins de fer. Comme ils ont besoin de fonds, il me semble que la seule solution est de verser des paiements provisoires.

Mr. Mazankowski: Je vois.

Le président: Votre dernière question, monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, croyez-vous que les producteurs de la Saskatchewan soient prêts à verser davantage pour le transport du grain et, le cas échéant, quand et à quelles conditions?

Mr. Berntson: Je suis un producteur de la Saskatchewan et ce serait bien à contrecoeur que je verserais plus pour le transport de quoi que ce soit. Cependant, comme les producteurs réalisent que la capacité risque d'être insuffisante et qu'ils en souffriraient considérablement, je pense que la plupart d'entre eux seraient prêts à verser un peu plus pour le transport du grain. Combien? Nous avons fait un calcul arbitraire fondé sur le coût moyen pondéré à l'entrée de la ferme et exprimé en pourcentage des prix d'après-guerre à aujourd'hui et nous sommes arrivés à 7 p. 100. Nous avons donc dit que le coût supplémentaire exigé du producteur ne devrait en aucun cas dépasser 7 p. 100 de la moyenne pondérée des six corbeilles de grain, comme on l'appelle, je pense, à l'entrée de la ferme. Je crois savoir que mon homologue de l'Alberta a dit 4 p. 100 et le Saskpool 5 p. 100, ou à peu près. Je suis prêt à admettre que notre chiffre est un peu haut et je vais adopter les leurs.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, your brief is pretty hard hitting, and I guess what you are really saying is that unless as the bottom line these amendments are not incorporated into this bill, which you believe would go a long way in meeting the concerns you have expressed, you are really suggesting to this committee that we defeat this bill, scrap it or kill it, or whatever we can do with it.

Mr. Berntson: In its present form the bill does nothing for us and will have a great negative impact if it goes forward in its present form.

Mr. Mazankowski: Does it do harm?

Mr. Berntson: We cannot accept the bill. I do not know what we can do about it except to convince you people, because we cannot go down there and vote against it. But in our view this bill will have negative impact on Saskatchewan, and beyond measure at this point because nobody knows a whole lot of the impacts that will come out of the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Berntson for his presentation. I must tell him, and this might scare him into wondering if he did something wrong, but I am delighted with some of the comments he has made in his submission.

Mr. Berntson: That scares me. You have us all worried now.

Mr. Benjamin: I know your feeling. If the *Leader Post* ever says something nice about me, I wonder if I have done something wrong.

The Chairman: Let us pass the comedy routine and on to the questioning, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, that does not count against my time. We have to have some comedy around here, and we have had quite a bit, especially this morning.

Anyway, Mr. Chairman, I would like to ask this of Mr. Berntson. In light of your remarks about the position the grain producers are in and the position agriculture is in, and the Saskatchewan economy and so forth, and since you are speaking on behalf of your government, are you for or against the retention of the statutory grain rate, the Crow rate, for grain producers?

Mr. Berntson: What you are asking is if I am for or against motherhood. Am I for or against the retention of the statutory grain rate as it now exists as compared to what, as compared to Bill C-155? Absolutely.

Mr. Benjamin: Then since you are in favour of keeping the statutory grain rates, in light of what this committee and Parliament is faced with, I can then assume that you are not trying to have it both ways. But in light of other comments you have made in your summary, what would make this bill acceptable to you?

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, vous adoptez une position très ferme dans votre mémoire et je suppose que vous dites en fait que, si en fin de compte ces amendements ne sont pas intégrés au projet de loi, amendements qui calmeraient en grande partie les craintes que vous avez exprimées, vous suggérez en fait au Comité de rejeter ce projet de loi, de le jeter au panier ou tout ce que vous voulez.

M. Berntson: Sous sa forme actuelle, le projet de loi ne fait rien pour nous et il aura énormément d'effets négatifs s'il est adopté comme tel.

M. Mazankowski: Fait-il du tort?

M. Berntson: Nous ne pouvons accepter le projet de loi. Je ne vois pas ce que nous pouvons faire sauf essayer de vous convaincre, car nous ne pouvons aller voter contre, là-bas. Mais, à notre point de vue, ce projet de loi aura une incidence négative sur la Saskatchewan, ce qui est impossible à mesurer pour le moment parce que personne ne connaît toutes les répercussions qu'il aura.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Berntson de son exposé. Je dois lui dire, au risque de l'amener à se demander s'il a fait une erreur, que je suis enchanté de certains propos qu'il a tenus dans son exposé.

M. Berntson: Vous me faites peur. Nous sommes tous inquiets maintenant.

M. Benjamin: Je sais ce que vous ressentez. Si le *Leader Post* écrit quelque chose d'élogieux à mon égard, je me demande si j'ai commis une erreur.

Le président: Passons le numéro comique, monsieur Benjamin, et venons-en aux questions.

M. Benjamin: Et bien, cela n'est pas déduit du temps qui m'est alloué. Il faut bien nous amuser un peu et nous avons souvent eu l'occasion de rire, surtout ce matin.

Quo qu'il en soit, monsieur le président, voici ce que je voudrais demander à M. Berntson. Compte tenu de ce que vous avez dit au sujet de la situation des céréaliculteurs, de l'agriculture et de l'économie de la Saskatchewan et ainsi de suite, et comme vous représentez votre gouvernement, êtes-vous pour ou contre le maintien du tarif statutaire, le tarif du Nid-de-Corbeau?

M. Berntson: C'est comme si vous me demandiez si je suis pour ou contre la maternité. Vous me demandez si je suis pour ou contre le maintien du tarif statutaire du transport du grain sous sa forme actuelle ou comparativement à quoi? Comparé au projet de loi C-155? Absolument.

M. Benjamin: Si vous êtes en faveur du maintien du tarif statutaire, et compte tenu du problème avec lequel le Comité et le Parlement sont aux prises, je suppose que vous n'essayez pas de gagner sur les deux tableaux. Cependant, étant donné ce que vous avez déclaré dans votre résumé, qu'est-ce qui pourrait vous rendre ce projet de loi acceptable?

[Texte]

[Traduction]

• 1445

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: I am sorry. If you have gone through our main submission you will see we have pointed out several weaknesses in the legislation as we see it. In addition to that, we had a nine-point resolution in our legislature that dealt with some of our major concerns, and they included such things as cost protection through linkage, such things as the rate, whatever it is, remaining statutory, and the nine points go on. I will get them for you.

The resolution we set out at that time was that the legislation did not recognize the principle of the statutory rate; it did not provide cost protection or the linkage for farmers; it did not recognize that grain must be sold on a competitive international market; it did not remove the distortion in rates by including all prairie crops and their products under the new structure; it did not deal with unacceptable high taxation levels on farm inputs, such as fuel; there were not sufficient performance guarantees provided by the legislation; the cap of 31.1 million tons we found to be undesirable and unacceptable; it would provide central Canada with further artificial processing and livestock incentives; and, most importantly, it did not enjoy the consensus of the western Canadian producers.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate that, because I believe that resolution was passed unanimously in the Saskatchewan legislature and in the Manitoba legislature. So I take it that unless and until the bill is amended to retain the statutory grain rate for grain producers and these other provisions are in place, you are recommending that the committee and Parliament should oppose the legislation.

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: Yes, that is fair to say. I have recommended from day one that the legislation had its weaknesses and without those amendments we could in no way support it.

Mr. Benjamin: I take it then that unless and until the government accepts the eight amendments the Saskatchewan Wheat Pool proposes and what the legislatures of Saskatchewan and Manitoba have said, that we MPs on this committee have no choice but to recommend to the government they withdraw the legislation or amend it accordingly.

Mr. Berntson: I do not know what "amended accordingly" means. Your interpretation . . .

Mr. Benjamin: Well, you implement the eight provisions.

Mr. Berntson: Your interpretation of that might be somewhat different from mine. The Saskatchewan Wheat Pool does not write the policy for the Saskatchewan government. We try to draw a consensus from all the farmers we represent; when that consensus, if it does arrive, presents itself, we will present it to Ottawa; and if Ottawa can draft legislation that

Le président: Monsieur Berntson.

M. Berntson: Je m'excuse. Si vous avez parcouru notre mémoire principal, vous avez vu que nous avons signalé plusieurs faiblesses du projet de loi, à notre point de vue. En outre, nous avons adopté à notre Assemblée législative une résolution en neuf points qui portait sur nos principales préoccupations, notamment la protection du coût par l'établissement d'un lien, le maintien du taux statutaire et ainsi de suite. Je vous en transmettrai une copie.

Nous faisions valoir dans notre résolution que cette mesure ne reconnaissait pas le principe du tarif statutaire; qu'elle ne prévoyait pas de protection contre les coûts ou de lien pour les agriculteurs, qu'elle ne tenait pas compte du fait que le grain doit être vendu sur un marché international concurrentiel; qu'elle n'intégrait pas à la nouvelle structure toutes les cultures des Prairies et ne corrigeait donc pas la distorsion des tarifs, qu'elle ne prévoyait rien relativement aux taux d'imposition inacceptables frappant les produits utilisés par les exploitations agricole comme par exemple le carburant; elle ne prévoyait pas de garantie suffisante relativement au rendement; que le maximum de 31.1 millions de tonnes nous semblait indésirable et inacceptable; qu'elle favorisait artificiellement encore plus le traitement et l'élevage dans le centre du Canada; et ce qui est encore plus important, qu'il n'était pas appuyé par un consensus des producteurs de l'Ouest.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je comprends cela car je crois que cette résolution a été adoptée à l'unanimité aux Assemblées législatives de la Saskatchewan et du Manitoba. J'en conclus donc que vous recommandez au Comité et au Parlement de s'opposer à cette mesure à moins qu'on ne la modifie pour conserver le tarif statutaire du transport du grain et qu'on y ajoute ces autres dispositions.

Le président: Monsieur Berntson.

M. Berntson: Oui, c'est juste. J'ai signalé ces faiblesses du projet de loi dès le début et j'ai recommandé que nous ne l'appuyions pas sans ces amendements.

M. Benjamin: Donc, si j'ai bien compris, tant que le gouvernement n'acceptera pas les amendements proposés par la Saskatchewan Wheat Pool et les recommandations des Assemblées législatives de la Saskatchewan et du Manitoba, nous les députés de ce Comité n'avons d'autre choix que de recommander au gouvernement de retirer le projet de loi ou de le modifier en conséquence.

M. Berntson: Je ne sais pas ce que veut dire 'modifier en conséquence' Votre interprétation.

M. Benjamin: Et bien, y intégrer les huit dispositions.

M. Berntson: C'est peut-être là une interprétation quelque peu différente de la mienne. Le Saskatchewan Wheat Pool n'établit pas la politique du gouvernement de la Saskatchewan. Nous essayons d'obtenir le consensus de tous les agriculteurs et de leurs représentants; si jamais nous y arrivons, nous le communiquerons à Ottawa, et si Ottawa peut élaborer une

[Text]

satisfies the consensus of western Canadian producers, we would be prepared to support some new thrust. The bottom line is that what we have proposed today is no better and stands to be worse than what we have today. I suppose, quite simply put, we will opt for change if it is an improvement.

The Chairman: Mr. Benjamin, I just might say that to pose questions to the witness as to what the choices of this committee are is hardly fair to the witness, because it is not for the witness to decide the options of this committee.

Mr. Benjamin: No, well I was asking him to make a recommendation, Mr. Chairman.

The Chairman: That is a different matter.

Mr. Benjamin: That is what I have asked him.

Mr. Chairman, I believe Mr. Berntson just said . . . now we are back to having it both ways. You are either for or against keeping the statutory grain rate for grain producers. I have here with me a bulletin that when you were the Minister of Agriculture your department put out as to what has happened to net farm income in this province and the drop in grain prices. In light of all that, if nothing happens to improve the price that grain producers receive—because we have had the coal companies and the petrochemical companies and the forest product companies give a lot of advice as to what is best for grain producers, while their prices have gone up an equivalent or larger rate than their freight rates did—in light of the situation of grain producers in western Canada, but in Saskatchewan in particular, in terms of their costs of production, I take it then your government will refuse to accept or support or agree to any legislation that increases farmers' freight costs without any kind of proportional increase in the prices or the income they receive.

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: Yes. I suppose that has something to do with the linkage we talked about earlier, and the safety net. Since you raised the question about having it both ways, I want to point out that it was the captain of your flagship, when he was Premier of the Province of Saskatchewan, who first put the Crow rate on the bargaining table when he said he was prepared to give half the resource revenues—or more specifically, the energy revenues from the Province of Saskatchewan—to a Canadian energy fund to be administered out of Ottawa in return for saving the Crow. So if you want to talk about having it both ways . . .

Mr. Benjamin: That just proves he was more interested in saving grain producers than he was oil companies.

Mr. Berntson: That may well be. That may well be, but I can tell you we have a whole lot of small little independents out here that were a little concerned about being saved . . .

Mr. Benjamin: All of whom were victims . . .

The Chairman: All right.

[Translation]

mesure législative qui satisfasse au consensus des producteurs de l'Ouest nous serions prêts à appuyer certaines innovations. En somme, ce que l'on nous a proposé aujourd'hui n'est pas pas mieux et risque d'être pire que ce que nous avons déjà. Je suppose, très simplement formulé , que nous accepterions un changement s'il s'agit d'une amélioration.

Le président: Monsieur Benjamin, je dirais que c'est presque injuste de demander à un témoin ce que le Comité devrait faire, car ce n'est pas à lui de décider pour le Comité.

M. Benajmin: Non, je lui demandais de faire une recommandation monsieur le président.

Le président: C'est une autre question.

M.Benjamin: C'est ce que je lui ai demandé.

Monsieur le président, je crois que M. Berntson vient de dire . . . nous en revenons à jouer sur les deux tableaux. On ne peut être pour et contre le maintien du tarif statutaire. J'ai ici un bulletin que votre ministère a publié, lorsque vous étiez ministre de l'Agriculture, au sujet du revenu agricole net dans votre province et de la baisse du prix des grains. Compte tenu de tout cela, si les prix ne montent pas car les sociétés houillères pétrochimiques et forestières nous ont donné bien des conseils sur la meilleure solution à adopter pour les céréaliculteurs alors que les prix de leurs denrées ont augmenté autant sinon plus que les tarifs de transport—compte tenu de la situation des céréaliculteurs dans l'Ouest, mais en Saskatchewan en particulier pour ce qui est de leurs coûts de production, je dois donc comprendre que votre gouvernement refusera d'accepter ou d'appuyer toute mesure qui accroîtrait les frais de transport des céréaliculteurs sans une hausse proportionnelle des prix de leurs produits.

Le président: Monsieur Berntson.

M. Berntson: Oui, je suppose que cela a quelque chose à voir avec le lien dont nous avons parlé tout à l'heure et avec la mesure de sécurité. Comme vous avez parlé de jouer sur les deux tableaux, je voudrais vous signaler que c'est le capitaine de votre vaisseau amiral qui lorsqu'il était premier ministre de la Saskatchewan a été le premier à mettre le tarif du Nid-de-Corbeau sur la table de négociation quand il a dit qu'il était prêt à verser la moitié des revenus provenant des ressources—ou plus précisément, les revenus de la Saskatchewan provenant de l'énergie—à un fonds canadien de l'énergie administré par Ottawa en échange du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. Donc, si vous voulez parler de jouer sur les deux tableaux . . .

M.Benjamin: Cela prouve seulement qu'il préférait sauver les agriculteurs plutôt que les sociétés pétrolières.

M. Berntson: C'est bien possible. C'est bien possible, mais je ne peux vous dire que nous avons un grand nombre de petits agriculteurs indépendants ici qui craignaient un peu d'être sauvés . . .

M. Benjamin: Et qui étaient tous des victimes..

Le président: Très bien.

[Texte]

Mr. Benjamin: All of whom were victims of your oil companies.

The Chairman: That is your time, Mr. Benjamin. And oil does not have a lot to do with Bill C-155.

Mr. Benjamin: That is true. That is true.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Berntson, I would just like to follow up a couple of questions that Mr. Mazankowski raised. On page 2 of the brief you just presented, you have an item where you say:

Adequate capacity in the grain handling and transportation system is necessary to reinforce the producers' confidence. We do not want to see a recurrence of the \$1 billion loss of grain sales, as estimated by the Canadian Wheat Board in the 1977-79 period.

It is on page 2 of his brief, Mr. Benjamin. I believe those were similar figures to the Gilson ones as well.

The question I want to pose, I suppose, is basically similar to Mr. Mazankowski's. The Government of Saskatchewan does recognize that in the historical past and within the memory of most of us there was over-capacity on the system, and you want to make sure some mechanism is put in place so that grain farmers do not lose additional sales in the future. Would that be a correct assessment of your concern? Yes?

Later on you give a list of the so-called beneficiaries of the improvement to the railroad: the coal industry, the potash industry, the sulphur industry, the forestry industry, the grain handling companies, the railway companies, the ports and the suppliers. Would it not be fair to say there is a legitimate fear that the Government of Saskatchewan has that if in fact the grain farmer does not pay an additional share of the reconstruction that has to go on, the railway will start giving preference to those bulk shippers who are prepared not only to pay full compensatory rates but also their contribution . . .

Mr. Benjamin: It is called blackmail.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): —to the Crow rate? Because the Crow rate right now, a large part of it, is still paid by excess freight charges on other shippers.

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: I think there is legitimate fear, not only with this government, but with the producers and with other governments in western Canada, that if capacity becomes a problem—if we do not have the additional capacity in the system and capacity becomes a problem—those other commodities paying full compensatory rates will in fact receive the nod, as opposed to our agricultural farmers. And I think it is a fair concern. I think it is a fair concern. I also think if it is a matter of public policy federally that \$6 billion in export

[Traduction]

M. Benjamin: Et qui étaient tous victimes de vos sociétés pétrolières

Le président: Votre temps est épousé, monsieur Benjamin. ET le pétrole n'a pas grand chose à voir avec le projet de loi C-155

M. Benjamin: C'est vrai, c'est vrai.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora Rainy—River): Monsieur le président, monsieur Berntson, je voudrais seulement approfondir une ou deux questions que M. Mazankowski a soulevées. À la page 2 du mémoire que vous venez de présenter, on trouve un passage où vous dites:

Il faut donner au réseau de transport et de manutention du grain une capacité suffisante pour donner confiance aux producteurs. Nous ne voulons pas perdre encore une fois des ventes de grain d'une valeur d'un milliard de dollars, telles qu'évaluées par la Commission canadienne du blé pour la période de 1977 à 1979.

C'est à la page 2 de son mémoire, monsieur Benjamin.

Je pense que ces chiffres sont à peu près les mêmes que ceux du rapport Gilson. Je veux donc vous poser une question assez semblable à celle de M. Mazankowski. Le gouvernement de la Saskatchewan reconnaît qu'il n'y a pas si longtemps la capacité du réseau était trop élevée et que vous êtes sûr qu'un organisme soit prévu pour que les céréaliculteurs ne perdent pas d'autres ventes à l'avenir. Est-ce que cela définit bien vos préoccupations? Oui.

Plus loin, vous nous donnez la liste de ceux qui bénéficieront prétendument de l'amélioration du réseau ferroviaire: les secteurs du charbon, de la potasse, du soufre, de l'exploitation forestière, les sociétés de manutention du grain, les sociétés ferroviaires, les ports et les fournisseurs. Pourrait-on dire que le gouvernement de la Saskatchewan craint avec raison que si les céréaliculteurs ne paient pas une plus grande part des travaux de reconstruction qui s'imposent, les chemins de fer commenceront à donner la préférence aux expéditeurs de produits en vrac qui sont prêts non seulement à verser un plein montant des tarifs compensatoires mais aussi une contribution . . .

M. Benjamin: Cela s'appelle du chantage.

M. Reid (Kenora Rainy—River): . . . au tard du Nid-de-Corbeau? Car actuellement, une grande partie du tarif du Nid-de-Corbeau est encore défrayée par des frais de transport élevés exigés des autres expéditeurs.

Le président: Monsieur Berntson.

M. Berntson: Je pense qu'en notre gouvernement les producteurs et les autres gouvernements de l'Ouest ont raison de craindre que si on en vient à manquer de capacité, si nous n'accroissons pas la capacité du réseau et qu'on vienne à en manquer, que les autres producteurs qui paient le plein tarif passeront effectivement avant ceux des agriculteurs, et je pense que c'est une crainte justifiée. Je pense aussi que c'est une question de politique fédérale, que les revenus de 6 milliards de dollars tirés de l'exportation du grain devraient profiter aux

[Text]

dollars should accrue to Canadians, the federal government should go some distance, some considerable distance, to keep Canadian agriculture competitive in the international market; that would alleviate our fears.

• 1455

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes. I have another question on this line.

You also mentioned that the grain handling companies are taking excessive profits, more profits out of this than the grain farmers. Now it is the pools, basically, that control the grain handling capacity. The figures that I have seen on Saskatchewan pool are that they have something like around 63% of the loadings in the Province of Saskatchewan. Looking at the *Financial Post* rankings 500, the Saskatchewan pool has a return on equity of some 23.5% and on invested capital of 22%. The equivalent figures for Canadian Pacific are 4.8% and 8.0%. So it is clear that the grain handling companies are doing very well.

Do you think that under those circumstances they are making an excessive profit? Because obviously, the transportation system is not getting what it needs, but the grain handling companies are doing rather well.

Mr. Berntson: It is very difficult for me to quarrel with that. Mind you, I point out that it was you who said, "excessive profits." I said, "profits." I kind of like profits; I have never had excessive profits, no matter how much I made.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I hate to admit that I am as bad a businessman as you.

Mr. Berntson: Having said that, the point we are trying to make, quite simply, is that they stand to benefit more with the enhanced capacity, without any additional cost. As volumes increase, they naturally increase their chances of making a buck.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would accept that. The position of the pools has been that they do not want variable rates or anything that will cause them to make additional investments. They really want to hang onto the existing investments and elevators and trackage, so that they do not have to make any additional investments. Quite frankly, the feeling out here that we should not have variable rates and other things tends to reinforce that position.

I want to ask you another question. A lot of the points that you raise about deficiencies in the bills can be traced back to one thing—the method of payment. If we pay the railways, I think a lot of the charges that you make in your oral brief are correct. If we pay the producers, I think a lot of those problems evaporate.

Would you tell me when the Saskatchewan government publicly let the Government of Canada know what its position was on where the money ought to go?

[Translation]

Canadiens, et que le gouvernement fédéral devrait déployer des efforts, et des efforts considérables, pour que l'agriculture canadienne reste compétitive sur le marché international; cela calmerait nos craintes.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, j'ai une autre question dans ce même ordre d'idées.

Vous avez aussi mentionné que les sociétés de manutention du grain prenaient des profits excessifs, des progits dépassant ceux des céréaliculteurs. Or, ce sont les pools, essentiellement, qui contrôlent la manutention du grain. D'après les chiffres du Saskatchewan Pool que j'ai vus, ils auraient à peu près 63 p. cent des chargements de la province. D'après le classement des 500 sociétés du *Financial Post*, le rendement sur le capital-action du Saskatchewan Pool serait d'environ 23,5 p. cent et de 22 p. cent sur le capital investi. Les chiffres équivalents pour le Canadien Pacifique sont 4,8 p. cent et 8 p. cent. Il est donc évident que les sociétés de manutention du grain font de très bonnes affaires.

Pensez-vous que dans ces circonstances elles font des profits excessifs? Car il est évident que le réseau de transport ne reçoit pas ce dont il a besoin mais que les sociétés de manutention du grain se tirent assez bien d'affaires.

M. Berntson: Il m'est très difficile de le contester. Remarquez que c'est vous qui avez dit «profits excessifs». J'ai dit «profits». J'aime assez les profits. Je n'ai jamais fait de profits excessifs, si élevés qu'ils aient été.

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'admetts à regret que je suis aussi mauvais homme d'affaires que vous.

M. Berntson: Cela dit, nous essayons tout simplement de faire valoir qu'ils bénéficieront des améliorations apportées sans subir aucun frais supplémentaires. Si les quantités augmentent, ils ne peuvent qu'y gagner.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je l'accepte. Les pools ont adopté comme position de s'opposer aux tarifs variables ou à tout ce qui pourrait les obliger à faire d'autres investissements. Ils tiennent vraiment à se limiter à leurs investissements actuels en élévateurs et en voies ferrées en ne voulant pas en faire d'autres. Très franchement, l'opposition générale aux tarifs variables et à d'autres mesures à tendance à renforcer cette position.

Je voudrais vous poser une autre question. Bon nombre des points que vous soulevez au sujet des faiblesses du projet de loi peuvent être attribuées à une seule chose: la méthode de paiement. Si nous versons des subventions aux chemins de fer, je pense qu'un grand nombre des accusations que vous avez porté dans votre exposé oral sont justifiées, mais nous les versons aux producteurs, je pen se qu'une bonne partie de ces problèmes disparaît.

Voudriez-vous me dire quand le gouvernement de la Saskatchewan a informé le gouvernement du Canada de sa position sur la façon de verser les subventions?

[Texte]

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: If you are asking me when we publicly made our position known, I can find that out. It was the day before Mr. Pepin publicly announced that it was going 100% to the railroads. If you ask me when I told Mr. Pepin, I can tell you: a whole lot earlier than that. In answer to that question, if you are interested . . .

Mr. Benjamin: I am always interested.

The Chairman: It seems to me that Mr. Benjamin is acting as a straight man for the witness, and I doubt that the witness asked him. So I would suggest, Mr. Benjamin, that when somebody else is questioning, you leave the comments to the questioner.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I think in this case the two party members were acting in concert. I would appreciate an answer to it, and Mr. Berntson said he would like to give an answer.

The Chairman: Well, if he wishes to answer, that is his choice.

Mr. Berntson: I sure do not mind answering, Mr. Chairman.

Our position has been and always will be, as it relates to method of payment, that in the absence of any consensus the reasonable compromise, as proposed by the United Grain Growers, of 50-50 with review after 1985-1986, was in fact a reasonable compromise . . .

Mr. Benjamin: That is, to do away with the Crow.

The Chairman: Mr. Benjamin!

Mr. Berntson: —and we have taken the position, in the absence of any consensus, that this would be a reasonable compromise.

Now, as it relates to . . . that is, doing away with the Crow. That is only if colleagues in Ottawa, including Mr. Benjamin, are not successful in stopping this bill. If the bill is going ahead in any event, we should be fighting for the best possible deal we can get.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Next questioner is Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The time is going to be somewhat shorter this round if we are going to get everybody who wishes to question on.

Mr. Hnatyshyn: Cinq minutes?

The Chairman: Oui.

Mr. Hnatyshyn: That was Ukrainian, Mr. Chairman.

[Traduction]

Le président: Monsieur Berntson.

Mr. Berntson: Si vous me demandez à quel moment nous avons fait connaître publiquement notre position, je peux le trouver. C'était la veille du jour où monsieur Pépin a annoncé publiquement qu'elles seraient entièrement versées aux chemins de fer. Si vous me demandez à quel moment j'ai fait partie de notre position à monsieur Pépin, je peux vous dire que c'était bien avant cela. Quant à la réponse à cette question, si cela vous intéresse . . .

Mr. Benjamin: Cela m'intéresse toujours.

Le président: Il me semble que monsieur Benjamin joue le rôle d'un faire-valoir auprès du témoin, et je doute que ce dernier le lui ait demandé. Je vous conseillerais donc, monsieur Benjamin de laisser le soin de commenter à celui qui pose les questions.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je pense que dans ce cas-ci les deux membres du parti étaient de connivence. J'aimerais qu'on réponde à ma question et monsieur Berntson s'est dit prêt à me donner une réponse.

Le président: Eh bien, il est libre de répondre s'il le veut.

M. Berntson: Je suis tout à fait prêt à donner une réponse, Monsieur le président.

Pour ce qui est de la méthode de paiements, nous avons toujours eu la même position, à savoir qu'en l'absence d'un consensus la *United Grain Growers* a suggéré un compromis raisonnable qui serait de verser des subventions moitié-moitié et de réviser la méthode de paiements après 1985-1986; ce serait en fait un compromis raisonnable . . .

M. Benjamin: C'est-à-dire de supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le président: Monsieur Benjamin!

M. Berntson: . . . et nous avons adopté la position qu'en l'absence de consensus, ce serait un compromis raisonnable.

Maintenant, pour ce qui est . . . de supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau, cela n'arrivera que si mes collègues d'Ottawa, dont monsieur Benjamin, ne réussissent pas à bloquer ce projet de loi. S'il doit être adopté de toute façon, nous devrions essayer de nous en tirer le mieux possible.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid.

La parole est maintenant à monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Merci, monsieur le président.

Le président: Il faudra un peu écourter le temps de chacun à ce tour-ci si nous voulons que tous ceux qui ont des questions à poser puissent prendre la parole.

M. Hnatyshyn: «Cinq minutes»?

Le président: Oui.

M. Hnatyshyn: C'était de l'ukrainien, monsieur le président.

[Text]

What I want to know, Mr. Chairman, to the minister—firstly, let me join in the compliment my colleague extended to you for the quality and the categorical nature of your brief. As a member of Parliament from Saskatchewan I can tell you, Mr. Minister, that the statements you make represent very much the mainstream of thought in Saskatchewan with respect to the potential devastating effect of this legislation on the grain producer—particularly in our province—who is so important and fundamental in our agriculture economy.

I wanted to compliment you also on bringing to light and to the attention of committee members the fact that, in terms of our resources in western Canada and in Saskatchewan in particular, we seem to be faced with the proposition, time after time and historically, that for everything we ship out of our province, we are expected to pay the full shot in terms of transportation. Whenever we bring anything into the province from any other part of Canada or internationally, we are also expected to pay the full shot of transportation cost.

I think your brief has underlined the fact, again, that this is another form of traditional, historical discrimination against Saskatchewan and western Canada, that we in Saskatchewan are simply not going to tolerate and that we will fight as hard as we can, both in the provincial and federal sides. So I congratulate you on that.

I wanted to ask you, following up on some of the suggestions and questions that are put forward by my colleague, Don Mazankowski, with respect to some of the evidence that came forward and your observation with respect to the fact that in a record crop year we had the capacity and ability to handle, to export points, that particular crop: Do you agree with the proposition put forward by people like Emmett Hall and others that there are substantial areas of improvement that can be made on the existing rail system that will increase the efficiency even more, without the necessity of expenditure of further substantial moneys?

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: I have a great deal of confidence in the judgment of Emmett Hall and others, and I am sure there are efficiencies that can be found without going to the extent that is proposed by this mechanism.

However, I think that eventually the kind of system we are talking about needing is going to be vastly superior, out of necessity, to the one we have now—assuming the world economic situation does turn around; assuming the other commodities start moving; assuming we are in fact competitive on the world market and we are more productive in the prairie basin and we do crank more grain through the system. But I point out to you that no matter how much of a cadillac system we build out of the railways, there is far more to the system than the railways.

Mr. Hnatyshyn: That is true.

Mr. Chairman, through you to the minister. I recall, while Mr. Blakeney was premier of this province, that he in fact on a couple of occasions advocated payment of more money by the producer to the railways. It was in two interviews that I recall.

[Translation]

Ce que je veux savoir du ministre, monsieur le président, permettez-moi d'abord de m'associer à mon collègue pour vous féliciter de la qualité et de la clarté de votre mémoire. Comme député de la Saskatchewan, je peux vous dire, monsieur le ministre que les déclarations que vous faites correspondent très bien à ce qu'on pense en général en la Saskatchewan pour ce qui est des conséquences désastreuses que cette mesure pourrait avoir sur les céréaliculteurs, surtout dans une province où ils occupent une place si importante et fondamentale dans l'économie agricole.

Je tiens aussi à vous féliciter d'avoir attiré l'attention des membres du comité qu'on semble toujours s'attendre et qu'on s'est toujours attendu dans le passé à ce que l'Ouest et la Saskatchewan en particulier défraient entièrement le coût du transport des ressources qu'ils expédient. On s'attend aussi à la même chose quand nous faisons venir des produits des autres régions du Canada ou des autres pays.

Je pense, comme vous l'avez souligné dans votre mémoire que c'est là une autre forme de discrimination traditionnelle et historique contre la Saskatchewan et l'Ouest et que nous, de la Saskatchewan, n'allons pas le tolérer et que nous allons lutter tant que nous le pourrons, tant au niveau provincial que fédéral. Je vous félicite donc sur ce point.

Je voulais vous demander, pour faire suite à quelques-unes des suggestions et des questions formulées par mon collègue, Don Mazankowski, au sujet de certains témoignages que nous avons entendus et de la remarque que vous avez faite quand vous avez rappelé qu'à l'occasion d'une campagne agricole record nous avons eu la capacité et les moyens de transporter la récolte au point d'exportation: Endossez-vous la proposition énoncée par des gens comme Emmett Hall et d'autres qui prétendent qu'on peut apporter des améliorations considérables au réseau ferroviaire actuel et qu'on pourrait en accroître l'efficacité sans forcément dépenser des fonds considérables?

Le président: Monsieur Berntson.

M. Berntson: Je me fie beaucoup au jugement d'Emmett Hall et des autres, et je suis sûr qu'on peut accroître l'efficacité sans aller aussi loin qu'on le prévoit en instituant ce mécanisme.

Cependant, je crois que le réseau dont nous croyons avoir besoin sera forcément bien meilleur que celui que nous avons maintenant, en supposant que la situation économique mondiale se redresse; que d'autres produits soient transportés, que nous devenions effectivement concurrentiels sur le marché mondial et que le réseau ait à transporter une plus forte production du bassin des Prairies. Mais je vous fais remarquer que quelle que soit la qualité du réseau ferroviaire, les chemins de fer n'en restent pas moins qu'un élément du système.

M. Hnatyshyn: C'est vrai.

Monsieur le président, je m'adresse au ministre, par votre intermédiaire. Je me souviens que lorsque monsieur Blakeney était ministre de cette province, qu'il a effectivement préconisé, à une ou deux reprises, que les producteurs versent davantage

[Texte]

What I would like to get from you, as the minister responsible for this whole question of Saskatchewan, is your assessment on behalf of the Government of Saskatchewan as to whether or not the grain producer can afford today, or in terms of the next—if this legislation were passed, could he or she afford to pay more money for the transportation of grain in light of the circumstances that are being faced by farmers in Saskatchewan at the present time?

Secondly, I want to ask you whether or not it is your estimation that—or whether you and your officials do have any estimation as to what this is going to cost Saskatchewan in terms of money that is going to flow out of the province?

• 1505

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: On the first question, under the present set of circumstances today—with commodity prices depressed, with input costs going higher and higher every day, energy costs up, labour costs up, everything is up—the simple answer to the question is that margins are very skinny and it would be very difficult for any producer to shoulder any additional burden relative to transportation.

As it relates to how much would it cost, I am going to see if we have that number here.

Mr. Hnatyshyn: This will be my last question now.

The Chairman: No, it is already your last question.

Mr. Hnatyshyn: You did not mention it beforehand. I thought you always mentioned it.

The Chairman: Well, you ought to be able to tell time.

Mr. Hnatyshyn: On a point of order, I just . . .

The Chairman: Mr. Berntson, do you have the answer or will you provide it?

Mr. Berntson: We will provide it. We are digging it up here.

The Chairman: Okay, thank you very much.

Mr. Anguish, five minutes.

Mr. Anguish: Thank you, Mr. Chairman.

Following on the question from Les Benjamin concerning the preservation of the statutory rate, I have always believed that we did not have to compare the statutory rate to anything. I always believed that the statutory rate for the movement of our grain could stand on its own. Under those circumstances, do you advocate retention of the statutory rate?

Mr. Berntson: The statutory rate is like motherhood in Saskatchewan; there is no doubt about that. When you have a senior level of government that is about to change that statutory rate and do some violence to this motherhood that we have had for so many years, the position that you must take, if you are representing the people of your jurisdiction properly,

[Traduction]

aux chemins de fer. Il l'a dit au cours de deux interviews dont je me souviens.

J'aimerais que vous me disiez, comme ministre responsable de toute cette question en Saskatchewan, si le gouvernement de la Saskatchewan estime que les céréaliculteurs ont les moyens aujourd'hui ou l'an prochain, si cette mesure était adoptée, auraient-ils les moyens de payer plus cher pour le transport du grain, compte tenu de la situation dans laquelle ils se trouvent à l'heure actuelle?

Deuxièmement, j'aimerais vous demander quel est, d'après vous, le montant estimatif qui sortirait de la province ou si vous et vos collaborateurs avez une idée de ce montant?

Le président: Monsieur Berntson.

M. Berntson: Pour ce qui est de la première question, compte tenu de la conjoncture actuelle, les prix des denrées à la baisse, les prix de revient à la hausse, l'augmentation des coûts de l'énergie, de la main-d'œuvre et de tout—on ne peut que répondre que les marges de profits sont très minces et qu'il serait bien difficile aux producteurs de payer plus cher pour le transport.

Pour ce qui est du montant, je vais voir si j'ai ce chiffre ici.

M. Hnatyshyn: Ce sera ma dernière question.

Le président: Non, vous avez déjà posé votre dernière question.

M. Hnatyshyn: Vous ne l'avez pas dit avant. Je pensais que vous le disiez toujours.

Le président: Eh bien, vous devriez savoir l'heure.

M. Hnatyshyn: J'invoque le Règlement, je . . .

Le président: Monsieur Berntson, avez-vous la réponse ou la remettrez-vous?

M. Berntson: Nous vous la remettrons. Nous sommes en train de la chercher.

Le président: Très bien, merci beaucoup.

Monsieur Anguish, cinq minutes.

M. Anguish: Merci monsieur le président.

Pour faire suite à la question de Les Benjamin au sujet du maintien du tarif statutaire, j'ai toujours cru que nous n'avions pas à comparer le tarif statutaire à quoi que ce soit. J'ai toujours cru que le tarif statutaire du transport de notre grain se justifiait en lui-même. Compte tenu de ces circonstances, préconisez-vous le maintien du tarif statutaire?

M. Berntson: Le tarif statutaire est comme la maternité en Saskatchewan, c'est indubitable. Si un palier supérieur de gouvernement est sur le point de modifier ce tarif statutaire et de faire violence à cette maternité que nous avons eue pendant si longtemps, il n'y a qu'une position à prendre si on veut bien représenter les gens de sa circonscription; elle consiste à mon

[Text]

in my view is to fight for the best possible deal you can get. Naturally, we have always advocated that there should be no change in the statutory rate.

We have also said that we recognize the urgent necessity for additional capacity and that the cost should be borne by the federal government.

Mr. Anguish: Mr. Berntson, is it then necessary to change the statutory rate for an improved rail transportation system, which would in turn give us better movement and handling of our grains?

• 1510

Mr. Berntson: I suppose, Mr. Chairman, it is not necessary to change the statutory rate, but I did not write the bill. And since I did not write the bill, the changes that are before me are the ones I have to deal with. I have argued the points we have put forth, and we will continue to argue those points, and we will continue to oppose Bill C-155.

Mr. Anguish: If you did write the bill as is being set out here, would you have a section that preserves the statutory rate as we know it now?

Mr. Berntson: I would not write the bill as it is set out now. If I were writing the bill, I would write it in such a way that it would provide us with our additional capacity, and that additional capacity would be borne by the federal government.

Mr. Anguish: Would part of that be preserving the statutory rate that our farmers do not pay more for the movement of their commodities?

Mr. Berntson: That would be my preference.

Mr. Anguish: I can see the present bill being split into three very distinct and separate sections. It deals first with the statutory rate, the Crow rate. It also deals with the improvement and the upgrading of the rail transporation system. Thirdly, it deals with the leasing of coal lands. Could you and the Saskatchewan government advocate splitting that bill into these three separate sections so each of them can be dealt with independently?

Mr. Berntson: I would advocate, Mr. Chairman, that the bill be withdrawn, and that would not be a concern.

Mr. Anguish: So with the withdrawing of the bill . . . you do not want changes to try to make this a better piece of legislation. What you are asking is for the bill to be withdrawn, for the system to stay the way it is now, including the preservation of the statutory Crow rate?

Mr. Berntson: We take the view that it is very unlikely that the bill will be withdrawn. That has been expressed to us in no uncertain terms. Since it is very unlikely it will be withdrawn, we take the view that we will argue for changes which we have set out in our extended brief and the resolutions we have dealt with in our House. If those changes do not come, naturally we will oppose the legislation with all our vigour. We do not like the legislation. I do not know if you can fix it up enough for us to like it. Certainly as it is now, we would not support it.

[Translation]

avis à tâcher de négocier le meilleur marché possible. Il va de soi que nous avons toujours soutenu que le tarif statutaire ne devrait pas être modifié.

Nous avons aussi dit que nous admptions qu'il fallait de toute urgence accroître la capacité du réseau ferroviaire que c'est le gouvernement fédéral qui devrait en faire les frais.

M. Anguish: Monsieur Berntson, faut-il alors modifier les tarifs statutaires en échange d'un meilleur réseau de transport ferroviaire qui améliorera le transport et la manutention de nos grains?

M. Berntson: Je suppose, monsieur le président, qu'il n'est pas nécessaire de modifier le tarif statutaire, mais je n'ai pas écrit le projet de loi et comme ce n'est pas moi qui l'ai écrit, il me faut traiter avec les modifications proposées. Nous avons entendu les points que nous avons proposés et nous continuons à les défendre ainsi qu'à nous opposer au projet de loi C-155.

Mr. Anguish: Si vous aviez rédigé ce projet de loi, auriez-vous prévu une disposition pour maintenir le tarif statutaire actuel?

M. Berntson: Je ne rédigerais pas un projet de loi comme celui-là. Si je l'avais fait, j'y aurais prévu un accroissement de notre capacité, qui aurait été défrayé par le gouvernement fédéral.

Mr. Anguish: Est-ce que ce ne serait pas conserver le tarif statutaire que de faire en sorte que les agriculteurs ne versent pas davantage pour le transport de leurs produits?

M. Berntson: C'est ce que je préférerais.

Mr. Anguish: Il me semble que ce projet de loi pourrait être séparé en trois parties tout à fait distinctes. Il porte principalement sur le tarif statutaire, le tarif du Nid-de-Corbeau. Il porte aussi sur l'amélioration et le perfectionnement du réseau de transport ferroviaire. Troisièmement, il porte sur la location des terres houillères. Est-ce que le gouvernement de la Saskatchewan et vous pourriez recommander qu'on divise ce projet de loi en trois parties distinctes dont chacune pourrait être étudiée séparément?

M. Berntson: Je recommanderais, monsieur le président de retirer le projet de loi: ce ne serait pas une grosse perte.

Mr. Anguish: Le retrait du projet de loi . . . Vous ne voulez pas lui apporter des modifications pour tâcher de l'améliorer. Vous demandez le retrait du bill et le maintien du système tel qu'il est maintenant, y compris le maintien du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau?

M. Berntson: Nous considérons le retrait du projet de loi très peu probable. On nous l'a dit de façon non équivoque. Comme il est très peu probable, qu'il soit retiré, nous avons décidé d'essayer d'obtenir les modifications énumérées dans notre long mémoire ainsi que les résolutions que nous avons adoptées à notre Assemblée législative. Si on n'apporte pas ces modifications, il va de soi que nous nous opposerons à cette mesure de toutes nos forces. Nous n'aimons pas cette mesure. Je ne sais pas si vous pouvez asses la modifier pour que nous

[Texte]

Mr. Anguish: I do not like the bill either as it stands now. I think I am well on record for that position. But I am asking you this. If you are going to argue for these changes to make the bill more acceptable—that is what you have told me—then would you advocate splitting the bill into those three separate sections dealing with the Crow rate, dealing with rail transportation, and with the leasing of coal lands, so that you are not lumping all three of those together to fog the issue?

Mr. Berntson: I have problems enough in procedural matters in our own House, and I will leave the procedural matters in the federal House to the federal members.

The Chairman: Thank you, Mr. Anguish.

Mr. Anguish: That is the shortest five minutes in the world, Mr. Chairman.

The Chairman: It may have been short to you but it was five minute on my timepiece.

The next questioner is Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Minister. Thank you for welcoming us in your beautiful capital city and beautiful province. So far I have not heard one complaint from any committee members, except for the water here and I hope you will do something about it very soon.

Mr. Minister, yesterday we heard from individual farmers. We heard from many farmers, from the National Farmers Union, from the rural municipalities, and their position was quite clear. The Crow rate is non-negotiable; they want the status quo as is. From what you told the committee today, I take it that you support the NFU position.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: I am not even absolutely sure what the NFU position is.

Mr. Flis: I have just told you what the committee heard, Mr. Minister.

Mr. Berntson: I have been told the NFU position was that they would tolerate no change; yet I am told, at the hearings in Edmonton, they said that if it must change, we must have the linkage. Quite frankly, I do not have too many allies in the NFU. I would be very surprised and somewhat concerned if our positions were parallel.

Mr. Flis: That is why I posed the question, Mr. Minister, because the two positions are almost identical. Then we heard from the pool. The Saskatchewan pool tells us that they represent 70,000 producers here in this province. They have had surveys where 82% of the farmers supported payment to the railway. This is the official position of the pool representing the majority of the producers in this province. Do you support the pool position?

Mr. Berntson: I would just point out that I do not think there is one agricultural group in western Canada that

[Traduction]

l'aimions. Il est certain que nous ne l'appuierons pas telle qu'elle est maintenant.

M. Anguish: Je n'aime pas le projet de loi non plus, dans sa forme actuelle. Je pense que ma position est bien connue. Mais je vous demanderais ceci. Si vous avez l'intention de demander ces modifications pour rendre le projet de loi plus acceptable—c'est ce que vous m'avez dit—recommanderiez-vous de diviser le projet de loi en trois parties distinctes qui traiteraient séparément du tarif du Nid-de-Corbeau, du transport ferroviaire et de la location des terres houillères afin d'éviter qu'en regroupant ces trois questions qui embrouillent tout?

M. Berntson: J'ai assez de difficultés avec notre procédure de notre assemblée: et je vais laisser les questions de procédure de la Chambre des communes aux députés fédéraux.

Le président: Merci, monsieur Anguish.

M. Anguish: Ce sont les cinq minutes les plus courtes du monde, monsieur le président.

Le président: Elles ont peut-être passé vite pour vous, mais c'est cinq minutes à ma montre.

C'est maintenant au tour de M. Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur le ministre de nous avoir accueilli dans la belle capitale de votre belle province. Jusqu'ici, je n'ai pas entendu un seul membre du Comité se plaindre, sauf au sujet de l'eau et j'espère que vous vous occuperez de ce problème au plus vite.

Monsieur le ministre, hier nous avons entendu les agriculteurs. Nous en avons entendu un grand nombre: l'Union nationale des agriculteurs, les municipalités rurales, et leur position était très claire. Le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable; ils veulent le statu quo. D'après ce que vous avez dit au Comité aujourd'hui, je suppose que vous appuyez la position de l'UNA.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Je ne suis même pas sûr de bien connaître la position de l'UNA.

M. Flis: Je viens de vous dire ce qu'ils nous avaient dit au Comité, monsieur le ministre.

M. Berntson: On m'a dit que l'UFA avait pour position de ne tolérer aucun changement, mais qu'à l'audience d'Edmonton ses représentants ont dit que, s'il doit changer, nous devons avoir le lien. Très franchement, je n'ai pas beaucoup d'alliés dans l'UNA. Je serait très étonné et quelque peu inquiet si nos positions étaient parallèles.

M. Flis: C'est pourquoi je vous ai posé la question, monsieur le ministre, car nos deux positions sont presque identiques. Ensuite nous avons entendu le pool. La Saskatchewan Pool nous a dit qu'il présentait 70,000 producteurs de cette province. Il a fait faire un sondage selon lequel 82 p. 100 des agriculteurs étaient en faveur du versement des subventions aux chemins de fer. C'est là la position officielle du pool qui représente la majorité des producteurs. Appuyez-vous cette position?

M. Berntson: Je voudrais seulement vous faire remarquer qu'à mon avis, il n'y a pas un seul groupe agricole dans l'Ouest

[Text]

supports the views of its total membership. I am sure you sensed that yesterday when several splinter groups of some of the major groups presented their own view—including our government. I like to say everybody loves me but my friends, because I have tried to find the position, as government, that is closest to consensus in the province of Saskatchewan. I have offended a lot of people by doing that and I suppose that is the price you pay in public life.

The position we take is a provincial government position. It is not the Saskatchewan Wheat Pool position; it is not the Palliser Wheat Growers' position; it is not the NFU position. If there are any similarities between our position and any of the others, I can assure you that it is strictly coincidental.

Mr. Flis: This morning, we had excellent presentations before the committee from the Prairie Farmer Commodity Coalition. They told the committee that they represent about 68,000 producers. The Premier of Saskatchewan has said many times that you will favour . . .

First of all, let me ask you this: Does your government support the commodity coalition position, which was, basically, payment to the producers?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: As it relates to method of payment, I have made it clear that our position is most similar to that of the United Grain Growers: a reasonable compromise, 50-50, with review after 1985-1986.

The Chairman: This is your final question.

Mr. Flis: Thank you.

Your premier has said many times that you will favour the method of payment favoured by the majority of the Saskatchewan farmers. We heard from three different groups of farmers. We came to your province for help. We are begging you to help us. You have just damned Minister Pepin because he could not come to a consensus. We have come to you. What is the consensus in this province? You are closer to the people here than we are. What is the consensus of the producers in Saskatchewan so we can go back to Parliament and say, yes, this is clearly the position of the Government of Saskatchewan?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: In your experience in western Canada, you will have noticed by now that there is a wide diversity of opinion. I think you will also have noticed that if there is consensus, it is that the legislation is bad. Unless you can show that the legislation is an improvement over the status quo, the consensus would be that we stay with the status quo or the Crow rate. As it relates to the various groups who claim to represent the vast majority of the people of Saskatchewan or Alberta or Manitoba or whoever, I remind you that some of those large umbrella groups include a lot of other groups and individuals who might have a difference of opinion. I have

[Translation]

qui représente les opinions de tous ses membres. Je suis sûr que vous l'avez senti hier quand plusieurs groupes dissidents de certains grands groupes ont présenté leur point de vue—y compris notre gouvernement. J'aime dire que tout le monde m'aime sauf mes amis parce que j'ai essayé de trouver, comme gouvernement, la position la plus proche d'un consensus dans la province de la Saskatchewan. J'ai offensé bien des gens en agissant ainsi, mais je suppose que c'est le prix à payer dans la vie publique.

Notre position est celle d'un gouvernement provincial. Ce n'est pas celle du Saskatchewan Wheat Pool, ni du Palliser Wheat Growers, ni de l'UNA. Je peux vous assurer que toute ressemblance entre notre position et celle des autres est fortuite.

M. Flis: Ce matin, le Comité a entendu d'excellents exposés de la Prairie Farmer Commodity Coalition. Ils ont déclaré qu'Comité qu'ils représentaient environ 68,000 producteurs. Le premier ministre de la Saskatchewan a souvent répété que vous favorisiez . . .

Avant tout, permettez-moi de vous poser cette question. Votre gouvernement appuie-t-il la position de la Commodity coalition qui, pour l'essentiel, se résume à verser les subventions aux producteurs?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Pour ce qui est de la méthode de paiement, j'ai bien précisé que notre position était très semblable à celle de la United Grain Growers; un compromis raisonnable, 50-50 et une révision après 1985-1986.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Flis: Merci.

Votre premier ministre a souvent répété que vous appuieriez la méthode de paiement choisie par la majorité des agriculteurs de la Saskatchewan. Nous avons entendu trois groupes différents d'agriculteurs. Nous sommes venus dans votre province pour y chercher de l'aide. Nous vous supplions de nous aider. Vous venez de condamner le ministre Pepin parce que vous lui reprochez de ne pas avoir réussi à obtenir le consensus. Nous sommes venus à vous. Quel est le consensus dans cette province? Vous êtes plus près de la population que nous. Dites-nous quel est le consensus des producteurs de la Saskatchewan pour que nous puissions retourner au Parlement, et dire oui, c'est absolument la position du gouvernement de la Saskatchewan?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Vous avez sans doute maintenant constaté par expérience que les opinions sont très partagées dans l'Ouest. Je pense que vous aurez aussi remarqué que s'il y a consensus c'est pour dire que cette mesure est mauvaise. À moins que vous ne puissiez démontrer que cette mesure représente une amélioration par rapport au statu quo, le consensus sera en faveur du statu quo ou du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. Pour ce qui est des différents groupes qui prétendent représenter la grande majorité des gens de la Saskatchewan, de l'Alberta, ou du Manitoba, ou tout ce que vous voulez, je vous rappelle que certains de ces groupes englobent un grand

[Texte]

some sympathy with your position. It is very, very difficult to find consensus on a very emotional issue.

The Chairman: Mr. McKnight, you have five minutes.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, we have heard from the government side and from the New Democratic Party side that the start of the change from the statutory rates was all very recent. I would just like to bring you back a little bit in time and refer to the unanimous resolution that was passed in the legislative assembly of Saskatchewan. It starts out that both principles of the present statutory rate must be retained.

• 1520

Then I refer to an interview with the past Premier of the Province of Saskatchewan, Mr. Blakeney, in which he talks about the principle of the statutory rate. But he himself, I think, Mr. Minister, was in a dilemma, much as we in this committee are when it comes to compensation for the railroads for the movement of grain. Mr. Blakeney, in 1982, stated that he did not know, was not clear, whether the railroads should get additional revenue. Whether they should get it from the resources of Canadian Pacific, from the Government of Canada, from the shippers, or from a combination thereof is perhaps what the bargaining is all about.

I think when we look at bargaining and look at having it, as Mr. Benjamin says, both ways, it is clearly recognized that all people in Saskatchewan understand that what we have in Bill C-155 is not the statutory rate. What Mr. Blakeney was talking about was not the statutory rate. If I could just question you . . .

The Chairman: Please do.

Mr. McKnight: When you say in your unanimous resolution that both principles of the present statutory rate must be retained, what does that mean—the principles of the statutory rate?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: First, statutory means just that: not a statutory framework, but a prescribed rate in statute, which means that any change in the statutory rate would require legislative action. That is what I view as a statutory rate.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: So when you take a look at a statutory rate and the principles of it, you do not differentiate between the principles of development of western Canada and the principles of transportation of grain out of western Canada.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: I am not sure that I understand your question.

[Traduction]

nombre d'autres groupes et de personnes qui ne sont peut-être pas du même avis. Je comprends votre situation. Il est très difficile d'arriver à un consensus sur une question qui touche un point très sensible.

Le président: Monsieur McKnight, vous avez cinq minutes.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, nous avons entendu dire, par des ministériels et des représentants du Nouveau parti démocratique, qu'il n'est question de modifier les tarifs statutaires que depuis très peu de temps. Je voudrais seulement revenir un peu en arrière et vous renvoyer à la résolution unanime qui a été adoptée à l'Assemblée législative de la Saskatchewan. Il est posé au départ qu'il faut conserver les deux principes qui président au tarif légal actuel.

Je mentionne ensuite une entrevue menée avec le premier ministre sortant de la province de la Saskatchewan, M. Blakeney, dans laquelle il parle du principe du tarif légal. Mais je pense que lui-même, monsieur le ministre, se trouvait dans un dilemme, tout comme nous le sommes au sein de ce Comité sur la question de rémunérer les chemins de fer pour les mouvements du grain. M. Blakeney, en 1982, a déclaré qu'il ne savait pas trop si les chemins de fer devaient obtenir des recettes supplémentaires. Savoir s'ils devraient les obtenir des ressources du Canadien Pacifique, du gouvernement du Canada, des expéditeurs ou d'une combinaison de ces sources, c'est sans doute là l'objet de toutes ces négociations.

A mon avis, quand on regarde la négociation et qu'on tente, comme dit M. Benjamin, de gagner sur les deux fronts, il est assuré que tous les habitants de la Saskatchewan comprennent que ce que nous donne le Projet de loi C-155 n'est pas le tarif légal. Ce dont parlait M. Blakeney n'était pas le tarif légal. S'il m'est permis de vous poser une question . . .

Le président: Je vous en prie.

M. McKnight: Quand vous affirmez dans votre résolution unanime que les deux principes du tarif légal actuel doivent être maintenus, que faut-il entendre, les principes du tarif légal?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Tout d'abord, légal veut dire simplement ceci: non pas un cadre législatif, mais un tarif inscrit dans la loi, ce qui veut dire que toute modification du tarif légal exigerait l'adoption d'une mesure législative. C'est là ce que je considère comme un tarif légal.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Donc, quand vous envisagez un tarif légal et ses principes, vous ne distinguez pas entre les principes de la mise en valeur de l'Ouest canadien et les principes régissant le transport du grain hors de l'Ouest canadien.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Je ne vois pas très bien le sens de votre question.

[Text]

Mr. McKnight: Well, I guess I could rephrase it, Mr. Minister. The principle of a statutory rate and a statutory rate—I take it there is a difference. The legislature of Saskatchewan put forward a resolution that said "the principles of the statutory rate", not "a statutory rate".

Mr. Berntson: Okay. The principle of statutory rate is that it is a rate prescribed in statute and requires legislative change or legislative action. A statutory rate is whatever number you slot into the legislation. I think it can be argued that from time to time that deserves some review. Far wiser people than I have argued that very same thing. The most recent one, I think, was Premier Blakeney, at a SARM convention in Saskatoon about four years ago, when he said that perhaps now is the time for some upward adjustment of our statutory Crow rate.

I suppose nothing is carved in stone forever, but the principle of the statutory rate is very important to the Saskatchewan farmer.

The Chairman: Your final question.

Mr. McKnight: One final question, Mr. Chairman.

Then what you see in Bill C-155 is a statutory rate, not . . . It is a framework, not a statutory rate.

Mr. Berntson: Precisely. I do not see that as a statutory rate at all, but a statutory framework.

We had one of those in Saskatchewan. I should not get into this. It was called a gas tax; but we threw it out.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Mr. Minister, I am sure you are concerned with the benefit the farmers will get out of it. You are telling us that the Saskatchewan producers have always produced more when they were being asked to do so. Last night Dr. Williams—and again this morning, Palliser and some other groups—mentioned to us that there is a real problem in the quality of soil. Dr. Williams said yesterday that the Crow rate is the cause of a deterioration in the value of the productivity of the land. What is your own provincial government doing to correct this situation, or to take over if the Crow that you are looking for is maintained? What will you do to correct such a situation?

Mr. Berntson: There is no question that in some areas cropping practices that are necessitated as a result of lack of capacity from time to time or glutted markets or whatever have damaged the soil in Saskatchewan. There is also no question but that the Crow is not the only problem. Additional capacity will not relieve that problem if we have a world glut; people just are not going to pay for additional inputs if the markets are not there.

[Translation]

M. McKnight: Je vais la poser autrement, monsieur le ministre. Le principe d'un tarif légal et un tarif légal, je pense qu'il y a une différence. L'Assemblée législative de la Saskatchewan a adopté une résolution qui parlait des «principes du tarif légal», non pas d'un tarif légal».

M. Berntson: Très bien. Le principe du tarif légal est que c'est un tarif inscrit dans la loi dont la modification exige une mesure législative. Un tarif légal, c'est les chiffres que l'on met dans la loi. On peut soutenir, je pense, que de temps à autre ce tarif doit être passé en revue. Des gens bien plus avisés que moi-même l'ont soutenu. Le dernier en date, je pense, a été M. Blakeney à l'occasion d'un congrès de la SARM tenu à Saskatoon il y a quatre ans environ; il a affirmé alors que le moment est peut-être venu de rajuster vers le haut notre tarif légal du Nid-de-Corbeau.

Je suppose que rien n'est gravé dans la pierre pour l'éternité, mais le principe du tarif légal est très important pour l'agriculteur de la Saskatchewan.

Le président: Votre dernière question.

M. McKnight: Une dernière question, monsieur le président.

Donc, vous voyez dans le Projet de loi C-155 un tarif légal, non pas . . . C'est un cadre législatif, non pas un tarif légal.

M. Berntson: Exactement. Je n'y vois pas du tout un tarif légal, mais un cadre législatif.

Nous avons connu cela en Saskatchewan. Je ne devrais pas aborder ce sujet. C'était une taxe sur l'essence; mais nous l'avons mise de côté.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKnight.

Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je ne doute pas que ce qui vous préoccupe, ce sont les avantages que les agriculteurs vont en tirer. Vous nous dites que les producteurs de la Saskatchewan ont toujours produit davantage quand on leur a demandé de le faire. Hier soir, M. Williams, et de nouveau ce matin le groupe Palliser et certains autres, nous ont fait savoir qu'il existe un véritable problème de la qualité du sol. M. Williams a dit hier que le tarif du Nid-de-Corbeau est la cause de la détérioration de la productivité de la terre. Que fait votre propre gouvernement provincial pour redresser cette situation, ou pour prendre les choses en charge si le tarif du Nid-de-Corbeau est maintenu comme vous le souhaitez? Que ferez-vous pour redresser cette situation, ou pour prendre les choses en charge si le tarif du Nid-de-Corbeau est maintenu comme vous le souhaitez? Que ferez-vous pour redresser cette situation?

M. Berntson: Il ne fait pas de doute que dans certaines régions, les méthodes de culture qui sont imposées par le manque de capacité, de temps à autre, par les marchés surchargés ou par quelque autre cause ont endommagé le sol de la Saskatchewan. Il ne fait pas de doute non plus que le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas le seul problème. La capacité supplémentaire ne réglera pas ce problème s'il y a encombrement des marchés mondiaux; les agriculteurs ne vont

[Texte]

Those are management decisions, and you can track the records throughout history. When markets were depressed, people did not buy fertilizer; people tend to summer fallow more—that kind of thing.

So the Crow is not the only thing, or the lack of capacity is not the only thing, that has contributed to that problem. But there is no doubt that during the years 1977 to 1979 it was in large part responsible for that.

Mr. Loiselle: Do you say that the Crow is in part responsible for the deterioration of the soil because people have to produce the same crop, the same variety for a long period of time, and by the end the whole productivity of agriculture in the province will decline? Are you telling us that?

Mr. Berntson: Only part of what you are saying is true. In part it is lack of fibre because of too much summer fallow.

If we are to believe that this bill is to proceed, the simple solution is to add all the specialty crops to the legislation so proper rotations will come as a result of the treatment across the crop spectrum.

Mr. Loiselle: Mr. Minister, you mentioned just a few minutes ago that the consensus here in Saskatchewan is that this bill is no good and we have to keep the Crow. I would like to know on what you base your judgment in coming to this conclusion. And when we talk of the benefit to this province in the long run, what would be the solution?

Mr. Berntson: You see, it is very difficult to know what the solution would be, because we do not know, for instance, what compensating package will go into central Canada to take care of any negative impact as a result of anything that may come out of this bill positively in western Canada. I understand that commitment was made in central Canada.

So what are we going to do—I think that was your question—in the absence of this bill or in the absence of Crow? I mean, you are talking . . .

Mr. Loiselle: Mr. Minister, you . . .

The Chairman: Your final question, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Minister, in your brief, on page 7, I think you are at least aware of what we feel will secure the producer. You say:

... and a promise for some potentially higher volumes of throughput and a promise of a more reliable system, and a promise of an expanded secondary agricultural processing and a promise of diversification in western Canada.

At least you know what we think will be for the benefit of Saskatchewan. You do not believe us, you do not trust us, but at least you know what is there, what the goal of this bill is.

Mr. Berntson: Sure I trust you . . .

[Traduction]

tout simplement pas payer des intrants supplémentaires si les débouchés ne sont pas là.

Il s'agit là de décisions de gestion, et on peut consulter le dossier du passé. Quand les marchés sont à la baisse, on n'achète pas d'engrais; on tend davantage à laisser reposer les champs en été, et autres mesures du genre.

Le Nid-de-Corbeau n'est donc pas le seul facteur, et le manque de capacité non plus, qui ait concouru à créer ce problème. Mais on ne saurait douter que de 1977 à 1979, le tarif a été largement responsable de cette situation.

M. Loiselle: Nous dites-vous que le Nid-de-Corbeau est en partie responsable de la détérioration du sol parce que les agriculteurs doivent semer la même culture, la même variété pendant une longue période, et qu'au bout du compte la productivité entière de l'agriculture de la province diminuera? Est-ce bien cela que vous nous dites?

M. Berntson: Cela n'est vrai qu'en partie. C'est en partie le manque de fibres en raison de l'excès de jachère d'été.

Si nous devons croire qu'il sera donné suite à ce projet de loi, la solution simple est d'ajouter toutes les cultures spéciales à la loi afin que la rotation voulue des cultures se produise par suite du traitement égal accordé à la gamme des cultures.

M. Loiselle: Monsieur le ministre, vous avez affirmé il y a quelques instants qu'ici en Saskatchewan, on est d'accord pour dire que ce projet de loi ne vaut rien et que nous devons conserver le tarif du Nid-de-Corbeau. J'aimerais savoir sur quoi vous vous appuyez pour tirer cette conclusion. Et dans l'optique des avantages à retirer par la province à long terme, quelle serait la solution?

M. Berntson: Voyez-vous, il est bien difficile de savoir ce que doit être la solution, parce que nous ne savons pas, par exemple, quelles mesures compensatoires seront accordées au centre du pays pour combler l'effet négatif résultant de ce que le projet de loi peut produire de positif dans l'Ouest canadien. Je crois savoir que le gouvernement a pris cet engagement dans le centre du pays.

Alors, qu'allons-nous faire, c'était là votre question, je pense, en l'absence de ce projet de loi ou en l'absence du Nid-de-Corbeau? Vous parlez de . . .

M. Loiselle: Monsieur le ministre, vous . . .

Le président: Votre dernière question, monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le ministre, à la page 7 de votre mémoire, vous êtes au moins au courant, je pense, de ce que nous estimons devoir être assuré au producteur. Vous dites:

... et la promesse de volumes de traitement plus élevés en puissance, la promesse d'un système plus sûr, la promesse d'une transformation agricole secondaire élargie et la promesse de la diversification de l'Ouest canadien.

Au moins, vous savez ce qui, à notre avis, sera à l'avantage de la Saskatchewan. Vous ne nous croyez pas, vous n'avez pas confiance en nous, mais au moins vous savez ce qu'il en est, vous savez quel objectif poursuit ce projet de loi.

M. Berntson: Bien sûr que je vous fais confiance . . .

[Text]

Mr. Loiselle: Hooray! Then you have your answer.

Mr. Hnatyshyn: But will he love you in the morning?

Mr. Berntson: —but there are a lot of folks who do not. Some of the folks who do not just point to two crushing plants that have opened up in central Canada, in Ontario, while we are closing down crushing plants here. Our crushing industry seems to be moving to central Canada.

• 1530

So the Crow, or the lack of it, is not the only factor that is going to determine whether we have this enhanced or sustained economic activity in the prairie basin. So show us; we are from Missouri, we are not satisfied. At least the folks I represent are not satisfied that this naturally follows, particularly when commitments have been made in central Canada to compensate for negative impact if we do in fact succeed in getting this enhanced economic activity in the prairie basin. When we are dealing in the world in finite markets there is only so much we can pump into those markets, and if we cannot get them and you cannot get them . . . you are going to have to show us; we are not convinced.

The Chairman: *Merci, monsieur Loiselle.*

Mr. Murta, five minutes.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Berntson, can you address for a few minutes the question of the livestock industry in the Province of Saskatchewan? We have heard from the Stock Growers Association of Saskatchewan and also from the Canadian Cattlemen's Association, both of which dealt at some length over this question of the hurt or the disadvantage the livestock industry on the Prairies has at the present time.

I suppose one of the major differences between some of the farm organizations, most notably the United Grain Growers and the pools, is that in one instance, the United Grain Growers, they want to address the problem as a comprehensive problem in terms of the total package—and I guess that is where the payment or partial payment to the producer would come—whereas the pools see it as two distinctly different problems, one being addressed by a bill such as this just to make sure the railways get enough money to carry on and then we will deal with the livestock hurt problem after and in another manner.

Can you comment on how the Saskatchewan government views the problem? Do you first of all agree there is a hurt to the livestock industry in the province? If so, what would be the method or direction you would use to overcome this?

Mr. Berntson: I do not think anybody would quarrel with the fact that there is in fact hurt in the livestock industry. It is very difficult to quantify, because as I said earlier, we do not know what offsetting compensation will go in to protect the central Canadian livestock industry, number one. Number two,

[Translation]

M. Loiselle: Bravo! Alors voilà la réponse.

M. Hnatyshyn: Mais va-t-il vous aimer demain matin?

M. Berntson: . . . mais bien des gens ne vous font pas confiance. Par exemple, ceux qui pointent du doigt les deux usines de broyage qui ont ouvert leurs portes dans le centre du pays, en Ontario, tandis que nous fermons nos usines de broyage ici. Notre industrie du broyage semble se déplacer vers le centre du pays.

Ainsi donc, le Nid-de-Corbeau, ou son absence, n'est pas le seul facteur qui fera que nous aurons cette activité économique soutenue ou améliorée dans les prairies. Alors convainquez-nous. Nous sommes du Missouri: nous ne sommes pas satisfaits. Du moins, les agriculteurs que je représente ne sont pas convaincus que cela s'ensuit naturellement, surtout lorsqu'on a pris l'engagement envers le Centre du pays de compenser l'effet négatif si nous réussissons vraiment à obtenir cette activité économique accrue dans les prairies. Quand on a affaire à un monde de marchés non illimités, il y a tant de produits et pas plus que l'on peut envoyer sur ces marchés, et si nous ne pouvons obtenir ces débouchés et que vous ne pouvez les obtenir non plus—it va falloir nous convaincre. Nous ne sommes pas convaincus.

Le président: Merci monsieur Loiselle.

Monsieur Murta, cinq minutes.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Monsieur Berntson, pourriez-vous consacrer quelques minutes à la question de l'industrie du bétail de la province de la Saskatchewan? Nous avons recueilli le témoignage de l'Association des éleveurs de bétail de la Saskatchewan et celui de l'Association canadienne des éleveurs de bovins, qui toutes deux ont traité cette question du préjudice ou désavantage subi actuellement par le secteur de l'élevage du bétail des prairies.

Il me semble que l'une des grandes différences entre certains des organismes agricoles, notamment entre la société *United Grain Growers* et les pools, est que la première veut traiter le problème de façon globale, et c'est ici, je suppose, qu'intervient le paiement total ou partiel au producteur, tandis que les seconds y voient deux problèmes distincts: l'un traité par un projet de loi comme celui-ci, qui veillerait à ce que les chemins de fer gagnent assez d'argent pour poursuivre leur activité, le problème du préjudice causé à l'élevage du bétail étant traité plus tard et d'une autre façon.

Sauriez-vous nous dire comment le gouvernement de la Saskatchewan envisage le problème? Tout d'abord, convenez-vous que le secteur de l'élevage du bétail de la province subit un préjudice? Si oui, quels moyens mettriez-vous en oeuvre pour le faire disparaître?

M. Berntson: Personne, à mon avis, ne met en doute que le secteur de l'élevage du bétail subit véritablement un préjudice. Ce préjudice est très difficile à quantifier, parce que comme je l'ai dit tantôt, nous ne savons pas, premièrement, quelles mesures compensatoires seront prises pour protéger le secteur

[Texte]

we do not know where the proposed feed grain policy, which was supposed to be out on August 1, is going to go or what that is going to say. We do not know what the livestock feed board is going to do. There are so many variables and unknowns that we do not know, and the livestock hurt is really difficult to quantify.

As it relates to how do you treat it, I guess when these discussions all began they were kind of sold, if you will, to western Canada on the basis of economic development, and economic development goes far beyond transportation. Economic development goes into the value-added, whether it be in the livestock sector, in the crushing industry, or whatever. So I would have to say that I view it as a package, and if I view it as a package I have to recognize that all the parts of that package include grain, livestock, specialty crops, the whole ball of wax. That is why I would argue additionally that all specialty crops should be treated alike, because the potential for additional value-added industry here is very slim if we do not grow the product, and we are not going to grow the product if other products are being subsidized through a transportation subsidy.

The Chairman: Final question, Mr. Murta.

Mr. Murta: We heard in Manitoba from a group that were very concerned over the question that if something is not done fairly soon to address this question of the hurt we would see top-loading start to take place, possibly in Alberta or some other province. A province like Manitoba certainly could not in any way at all compete with the federal treasuries of a province like Alberta—or for that matter, a number of other provinces. Is this question of the frustration that is developing, the threat of a top-loading plan or schemes that may come up over the next 12 to 24 months and the damage it could do to the livestock industry unless it is addressed fairly quickly, a concern to Saskatchewan? Are you not concerned that if we get past the stage at this particular time with this bill, without trying to amend or change or scrap and start the bill over again so that it does address these concerns, we may find ourselves with a patchwork-type of program for the livestock industry in which provinces like Manitoba—and I do not know if Saskatchewan would fall into the same category—would be very severely disadvantaged in terms of the equity they would have in the other parts of the country?

Mr. Berntson: I think we are already well on the way to a patchwork support program for the livestock industry. We should be very concerned, because if this problem is not dealt with as a matter of preserving the industry in those various jurisdictions that decided it should be preserved . . . and ours is one; we intend to protect our livestock industry to the extent that we can with our limited treasury. But the sad reality is that even rich Alberta does not win when we are competing

[Traduction]

de l'élevage du bétail du Centre du pays. Deuxièmement, nous ne savons pas quelle orientation va prendre ni quel sera le contenu de la politique concernant le grain de provende, qui devait être publiée le 1^{er} août. Nous ne savons pas ce que va faire l'Office des provendes. Il y a tant de variables et d'inconnues que nous ne savons pas, et le préjudice causé à l'élevage du bétail est vraiment difficile à quantifier.

Quant aux moyens à prendre pour régler le problème, je pense que lorsqu'on a entamé les discussions, on a voulu faire accepter par l'Ouest canadien les mesures proposées dans l'optique du développement économique, et le développement économique va beaucoup plus loin que la question du transport. Il a trait à la valeur ajoutée, qu'il s'agisse du secteur de l'élevage du bétail, de l'industrie du broyage ou d'un autre élément. Je dois donc dire que je considère la chose globalement, et si je vois la question globalement, il me faut reconnaître toutes les parties de cet ensemble qui comprend le grain, le bétail, les cultures spéciales, toute l'affaire. C'est pourquoi je soutiens en outre que toutes les cultures spéciales doivent être traitées sur un même pied, parce que les possibilités offertes par une industrie supplémentaire de la valeur ajoutée sont bien minces ici si nous ne cultivons pas le produit, et nous n'allons pas cultiver le produit si d'autres produits reçoivent une subvention au transport.

Le président: Dernière question, monsieur Murta.

M. Murta: Nous avons recueilli au Manitoba le témoignage d'un groupe qui s'inquiétait grandement de ce que si l'on ne fait pas quelque chose sans trop tarder pour régler cette question du préjudice, nous allons voir l'octroi de subventions supplémentaires de stabilisation commencer à se produire, peut-être en Alberta ou dans une autre province, et une province comme le Manitoba, hors de tout doute, ne pourrait aucunement livrer concurrence au trésor d'une province comme l'Alberta ni d'ailleurs d'un certain nombre d'autres provinces. La frustration croissante, la menace d'un plan de subventions supplémentaires de stabilisation qui peut surgir au cours des 12 à 24 prochains mois et le tort qu'il pourrait causer au secteur de l'élevage du bétail si l'on ne prenait assez rapidement les mesures voulues de redressement, cela préoccupait-il la Saskatchewan? Ne craignez-vous pas que si nous franchissons la présente étape de ce projet de loi sans tenter de le modifier ou de le mettre de côté et de recommencer à neuf de manière à ce qu'il tienne compte de ces préoccupations, nous pourrions nous retrouver avec un programme de rapiéçage pour le secteur de l'élevage du bétail aux termes duquel des provinces comme le Manitoba—je ne sais si la Saskatchewan entrerait dans la même catégorie—se trouveraient gravement désavantagées par rapport aux autres régions du pays?

M. Berntson: J'estime que nous avons déjà fait beaucoup de chemin sur la voie de programmes rapiécés de soutien du secteur du bétail et nous avons raison d'être très inquiets. Si ce problème n'est pas traité dans l'optique de préserver le secteur par les diverses compétences qui jugent devoir le préserver, et la nôtre en est une: nous entendons protéger notre secteur du bétail dans la mesure des moyens de notre trésor restreint, la triste réalité est que même la riche Alberta ne peut gagner

[Text]

treasury against treasury to save an industry that we could save by simply bringing some equity to the system.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. de Jong, five minutes.

Mr. de Jong: Thank you, Mr. Chairman. I would like to just cover some of the ground again concerning the payments either to the producers or to the railroads.

You mentioned that you accepted the original Pepin proposal of 50-50, otherwise the original Pepin proposal that you had roundly condemned. In your remarks you suggested you accepted the 50-50 proposal because it was sort of a consensus, and that is how you reached the conclusion that the 50-50 would be acceptable to the Saskatchewan government. If that is the only reason why you accept the 50-50, could you move to, for example, accept the Alberta proposal of Double 80? Would that be just as acceptable to you if such a consensus exists?

Mr. Berntson: If I can take you back to some of your preamble, you indicated that we roundly or soundly endorsed the original Pepin proposal of 50-50. I point out to you that the original Pepin proposal was a railroad payment phased into the producer over some extended period to, I think, 20-80. That was his original discussion. The 50-50 with review after 1985-1986, as I understand it, was a proposal put forth by United Grain Growers in an effort to find some compromise in the absence of consensus. No one suggested that there was consensus for that or for any other position. What they were looking for was some compromise that consensus could possibly form around.

As it relates to the 80-80 proposal as set forth by my counterparts in Alberta, or as it relates to the freedom of choice option as proposed by the Hon. Don Mazankowski, I view those as additional exercises in seeking consensus. And if consensus were to form around either of them, I would have difficulty opposing them.

Mr. de Jong: What is the preference of the Saskatchewan government from the point of view of the people of Saskatchewan and the Saskatchewan treasury?

Mr. Berntson: The preferred position of the Saskatchewan government, if it is to change and if we are to go forward with this legislation, is that the 50-50 with review after 1985-1986 should be included in the legislation in hopes that some consensus for some permanent solution can be found in the intervening period.

Mr. de Jong: Have you done any studies at all, or has the Saskatchewan government done any studies at all, on what the extra costs in road maintenance would be because of extra trucking? If you have a combination like 50-50 in place, the extra bureaucratic costs of administering such a program?

[Translation]

lorsque nous livrons concurrence trésor contre trésor pour sauver un secteur que nous pourrions sauver simplement en apportant un peu de justice au système.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta.

Monsieur de Jong, cinq minutes.

Mr. de Jong: Merci, monsieur le président. Je voudrais seulement revenir sur certains points concernant les versements soit aux producteurs ou aux chemins de fer.

Vous avez dit que vous acceptez la proposition originale des 50-50 de M. Pepin, autrement dit la proposition originale de M. Pepin que vous aviez rondement condamnée. Dans vos commentaires, vous avez donné à entendre que vous acceptez cette proposition parce qu'elle fait l'objet d'un consensus, et que c'est ainsi que vous en êtes venu à la conclusion que les 50-50 seraient acceptables au gouvernement de la Saskatchewan. Est-ce là la seule raison pour laquelle vous acceptez les 50-50, pourriez-vous en venir, par exemple, à accepter la proposition albertaine du «Double 80»? Cette dernière vous serait-elle tout aussi acceptable si elle faisait l'objet d'un consensus?

Mr. Berntson: Si vous me permettez de revenir à vos premiers mots, vous avez dit que nous avons accepté d'emblée la proposition originale des 50-50 de M. Pepin. Je vous signale que la proposition originale de M. Pepin était un versement au chemin de fer, attribué graduellement au producteur sur une période prolongée pour atteindre, je pense, 20-80. C'était là sa proposition première. Les 50-50, avec examen après 1985-1986, si je comprends bien, étaient une proposition lancée par la société *United Grain Growers* dans une tentative pour trouver quelque compromis en l'absence d'un consensus. Personne n'a affirmé qu'il y avait consensus à l'égard de cette position ou d'aucune autre. Ce qu'on recherchait, c'était un compromis qui pourrait réaliser un consensus.

Quant à la proposition des 80-80 avancée par mes homologues de l'Alberta ou à l'option de la liberté de choix proposée par l'honorable Don Mazankowski, je les considère comme des efforts de plus à la recherche d'un consensus. Si l'on devait se rallier à l'une ou l'autre formule, il me serait difficile de m'y opposer.

Mr. de Jong: Quelle est la formule que préfère le gouvernement de la Saskatchewan, au point de vue des habitants de la province et du trésor de la Saskatchewan?

Mr. Berntson: La position préférée du gouvernement de la Saskatchewan, s'il doit y avoir changement et si nous devons donner suite à ce projet de loi, c'est que la formule 50-50 avec examen après 1985-1986 soit inscrite dans la loi, dans l'espoir que dans l'intervalle, on puisse arriver à certain consensus sur une solution permanente.

Mr. de Jong: Avez-vous fait des études ou le gouvernement de la Saskatchewan a-t-il fait des études sur les frais supplémentaires d'entretien des routes qu'entraînerait un accroissement du camionnage? Les frais administratifs supplémentaires qu'exigerait un versement de subventions à 50-50? L'avez-vous

[Texte]

Have you taken all these factors into consideration, and even after considering all this are you still sticking to the 50-50?

The Chairman: Mr. Berntson.

Mr. Berntson: We have not done any studies as to the extra bureaucratic costs because we are paring that down as much as possible in Saskatchewan. But as it relates to highway costs or additional highway costs, our department has indicated that it would require an additional \$250 million over the next 20 years to maintain the highways to the level necessary, in the event that this legislation should pass.

Now, that is also a very difficult projection because you cannot control when the quotas are going to be issued. If it is all coming out in one week, it does serious damage to the road system. If it is spread evenly over the year, naturally it is less of a problem. So we have projected it could cost us \$250 million. I do not suggest that that is even ballpark, because we do not control the other elements in the formula.

The Chairman: Final question, Mr. de Jong.

Mr. de Jong: Well, Mr. Chairman, I have a little bit of difficulty sort of focusing in my mind clearly what the position of the Saskatchewan government is. We have heard excellent rhetoric this afternoon in the statement by the minister, most of which I can agree with. When we start looking into the submission itself, it becomes—it begins to fudge.

The minister stated that Saskatchewan producers, at this time, cannot afford to pay any more in terms of transportation costs. Yet he is willing to accept 7% as part of the safety net proposal, which would mean around 2.5 times Crow. On the question of whether we should retain the Crow or not, he says, "Yes, but . . ."

It reminds me so much, Mr. Chairman, of the position of the young lady who had been asked to go to bed and she said, no. She was offered a million dollars and she said, sure, and the gentleman then says, well, now that we have established the principle, let us start haggling.

I am afraid the federal government is haggling now with the Province of Saskatchewan.

The Chairman: That is your time, Mr. de Jong.

Do you wish to respond, Mr. Minister?

Mr. de Jong: Please, sir—Mr. Chairman, can I get my question in there?

The Chairman: You have so much time. You chose to use it in another fashion.

Do you wish to respond, Mr. Minister?

Mr. Berntson: I do not know what to respond to, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. . . .

[Traduction]

pris en considération et, une fois tout considéré, préconisez-vous toujours le partage à 50-50?

Le président: Monsieur Berntson.

M. Berntson: Nous n'avons fait aucune étude sur les frais d'administration supplémentaires parce que nous rognons là-dessus tant que nous le pouvons, en Saskatchewan. Pour ce qui est des dépenses supplémentaires en entretien des routes, notre ministère a calculé qu'il faudrait dépenser 250 millions de plus au cours des prochains 20 ans pour entretenir convenablement les routes, si cette mesure est adoptée.

Maintenant, il s'agit d'une projection très difficile parce qu'on ne peut contrôler la date d'émission des quotas. Si on transporte tout le grain la même semaine, le réseau routier s'en trouvera gravement endommagé. Si le transport se répartit également pendant l'année, il va de soi que le problème sera moins grave. Nous avons donc prévu que cela pourrait nous coûter 250 millions de dollars. Je ne prétends pas que ce soit seulement approximatif, parce que nous ne contrôlons pas les autres éléments de la formule.

Le président: La dernière question, monsieur de Jong.

M. de Jong: Et bien, monsieur le président, j'arrive difficilement à déterminer quelle est la position du gouvernement de la Saskatchewan. Nous avons entendu un excellent discours, et je suis d'accord avec la plupart des points exprimés. Mais quand nous examinons le mémoire lui-même, les choses commencent à s'embrouiller.

Le ministre a déclaré que les producteurs de la Saskatchewan n'ont pas, pour le moment, les moyens de payer plus cher pour le transport. Cependant, il est prêt à accepter une hausse de 7 p. 100 comme un élément de la disposition prévoyant une mesure de protection, ce qui représente à peu près deux fois et demi le tarif du Nid-de-Corbeau. Pour ce qui est de savoir si nous devrions conserver ou non le tarif du Nid-de-Corbeau, il dit «Oui, mais . . .»

Cela me fait penser, monsieur le président à la position de la demoiselle é qui on avait demandé de coucher et qui répond «non». On lui offre un million de dollars et elle dit «bien sûr», et le monsieur dit alors: «Très bien, maintenant que nous avons établi le principe, commençons à marchander».

J'ai bien peur que le gouvernement fédéral soit maintenant en train de marchander avec la Saskatchewan.

Le président: Votre temps est épuisé, monsieur de Jong.

Voulez-vous répondre, monsieur le ministre?

M. de Jong: S'il-vous-plaît, monsieur . . . monsieur le président, puis-je poser ma question?

Le président: Vous aviez un nombre limité de minutes et vous avez voulu parler d'autre chose.

Voulez-vous répondre, monsieur le ministre?

M. Berntson: Je ne sais à quoi répondre, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur . . .

[Text]

Mr. de Jong: The basic question is, Mr. Chairman ...

The Chairman: Order!

Mr. Gourde.

M. Gourde: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, nous avons parlé constamment depuis le début de cette rencontre de consensus. Il y a un consensus dont on a parlé aussi hier dans une question que j'ai posée à un groupe, c'est le consensus national. En fait, j'aimerais savoir si le cabinet du gouvernement de la Saskatchewan, ou certains des membres du cabinet ou vous-même, avez pris contact avec vos collègues des autres provinces, et plus particulièrement avec ceux de la province de Québec, puisque nous y serons mardi prochain, pour établir un consensus, pour établir des ententes quelconques concernant le changement du *Crow*, ou concernant une position de force que vous pourriez adopter contre le gouvernement canadien.

Alors, vous, ou quelqu'un de vos collègues aurait-il contacté, par exemple, le ministre de l'Agriculture ou le ministre des Transports du Québec, ou aurait-il été contacté par ces mêmes personnes?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: Yes, Mr. Chairman.

I had in fact a meeting with Mr. Garon, the Minister of Agriculture from Quebec, in an effort to persuade him that an enhanced agricultural economy in the prairie basin did not necessarily mean that the Quebec livestock industry would have to suffer. I tried to convince him that if we were successful in enhanced agricultural activity in the west, particularly in the livestock sector, that we were penetrating different markets in any event so it would not in fact be detrimental to his livestock industry. One small example of that is that he can, today, ship pork to Japan cheaper than we can from the Prairie basin. So we are penetrating different markets.

I am sorry to say that beyond having an enjoyable lunch with him, the only thing we agreed on was the selection of the wine.

Mr. Dubois: Was it a red wine?

M. Gourde: Donc, monsieur le ministre, je crois comprendre que vous avez tenté de vous entendre avec M. Garon et qu'il n'y a pas eu d'entente.

Je crois comprendre aussi que ces pourparlers auraient eu lieu avant le dépôt du projet de loi C-155, c'est-à-dire probablement après l'annonce par le ministre des Transports, en février dernier, de sa politique. J'aimerais savoir à quel moment ces rencontres ont eu lieu, et s'il y en a eu plusieurs ou s'il n'y en a eu qu'une? Y a-t-il eu aussi des rencontres avec d'autres ministres d'autres provinces concernant le projet de loi actuel ou concernant la politique qui avait été annoncée par M. Pepin, ou concernant le rapport Gilson?

[Translation]

M. de Jong: La question fondamentale, monsieur le président ...

Le président: À l'ordre!

Monsieur Gourde.

M. Gourde: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, we have been talking constantly about a consensus right from the beginning of this meeting. There is a consensus which I talked about in a question which I asked a group of people, and that consensus is a national consensus. In fact, I would like to know whether the Cabinet of the government of Saskatchewan, or certain Cabinet members, or even if you yourselves, have contacted your colleagues in the other provinces, and, most important, those in the province of Quebec, because we will be there next Tuesday, to establish a consensus, to arrive at some sort of an understanding regarding changes in the *Crow* rate, or regarding a position of strength which you might take against the Canadian government.

Now, did you or did one of your colleagues contact, for example, the agriculture minister or the Transport minister for Quebec, or was he contacted by these same people?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Oui, monsieur le président.

J'ai effectivement rencontré monsieur Garon, le ministre de l'Agriculture du Québec, pour tâcher de le convaincre qu'une économie prospère, dans le bassin des Prairies, ne nuirait pas forcément à l'élevage du Québec. J'ai essayé de le convaincre que si nous réussissions à stimuler l'agriculture dans l'Ouest, surtout dans le secteur de l'élevage, nous pénétrions d'autres marchés et que, de toute façon, nous ne pourrions pas nuire à son élevage. Un petit exemple pour l'illustrer. Aujourd'hui, le Québec peut expédier du porc au Japon à meilleur marché que nous ne le pouvons à partir du bassin des Prairies. Nous pénétrons donc des marchés différents.

Malheureusement, mis à part un dîner agréable, nous ne nous sommes entendus que sur le choix du vin.

M. Dubois: Était-ce un vin rouge?

M. Gourde: Now, Mr. Minister, I believe that I understand that you tried to come to an agreement with Mr. Garon, and what no agreement was reached.

I believe I understand, as well, that these discussions were to have taken place before the tabling of Bill C-155, that is, in all probability, after the announcement by the transport minister, last February, regarding his policy. I would like to know at that time these meetings took place, whether there were several, or was there only one? Was there, as well, other meetings with other ministers from other provinces, concerning the current bill or concerning the policy which Mr. Pepin had announced, or concerning the Gilson Report? You met with the other ministers in the other provinces, with the exception of the minister from British Columbia. Can you tell us what was the conclusion of your discussions with respect to this matter?

[Texte]

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: I am sorry, I missed the first part of the question. But the second part of the question, I understand, was, did I meet with other ministers from other jurisdictions? The answer is, yes. I think I met with every minister except the minister from British Columbia.

The Chairman: Final question, Mr. Gourde.

M. Gourde: Vous avez rencontré les autres ministres des autres provinces sauf celui de la Colombie-Britannique. Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire quelle a été la conclusion de vos délibérations en ce qui a trait à ce dossier-ci?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: Well, the results of the deliberations were as varied as the number of jurisdictions we met. They all had concerns about the proposed legislation, but they were all different.

In the case of Quebec, I am not sure that you could have written legislation that would have satisfied that particular minister. In the case of Alberta, we have always had a congenial relationship, or a cordial relationship, and we understand one another quite well. In the case of Manitoba, I will leave him to answer that question. In the case of Ontario, I took Ontario to be quite neutral on the whole thing. In the case of the Maritimes, they had concerns, as well, as it would relate to their livestock industry and I tried to convince them, as well, that an enhanced livestock industry in the prairie basin did not necessarily mean the demise of the livestock industry in the Maritimes.

I should also point out that I did not meet with the minister from Newfoundland, as he told me that it would cost more to set up the meeting than it would to protect his livestock industry.

The Chairman: Merci, Monsieur Gourde.

Mr. Gustafson, five minutes.

• 1550

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I have a question in regard to your concern about the impact of this bill if it is put forth in its present form. You mentioned a parallel to the National Energy Policy. I sat on the Standing Committee for the National Energy Policy, and also Agriculture, and we were most surprised when suddenly the bill came through, supported by the NDP, which threw western Canada flat on its back and we are going to be years recovering from that bill.

I see a parallel in the legislation here that could have an outflow of capital from western Canada but would also impact on all of Canada. We know what it did to the producers in oil, the small producers in our own constituencies, and the impact that has had.

[Traduction]

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Je regrette, j'ai manqué la première partie de la question, mais dans la deuxième partie, si j'ai bien compris, vous me demandiez si j'ai rencontré les ministres des autres gouvernements? La réponse est oui. Je pense avoir rencontré tous les ministres, sauf celui de la Colombie-Britannique.

Le président: Une dernière question, monsieur Gourde.

M. Gourde: You met with the other ministers in the other provinces, with the exception of the minister from British Columbia. Can you tell us what was the conclusion of your discussions with respect to this matter?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Il y a eu autant de résultats que de rencontres. Chaque gouvernement s'inquiétait du projet de loi, mais pour des raisons différentes.

Dans le cas du Québec, je ne suis pas sûr qu'il ait été possible de présenter un projet de loi que le ministre ait pu trouvé acceptable. Dans le cas de l'Alberta, nous avons eu des relations cordiales, et nous nous sommes très bien compris. Pour ce qui est du Manitoba, je lui laisserai le soin de répondre à cette question. Quant à l'Ontario, il m'a semblé qu'elle restait tout à fait neutre dans cette affaire. Dans le cas des Maritimes, on s'inquiétait des conséquences que cette mesure pourrait avoir sur l'élevage et j'ai essayé de les persuader également qu'un accroissement de l'élevage dans le bassin des Prairies n'entraînerait pas forcément la disparition de celui des Maritimes.

Je devrais mentionner que je n'ai pas rencontré le ministre de Terre-Neuve, car il m'a dit qu'il lui en coûterait moins cher de protéger son secteur de l'élevage que d'organiser la rencontre.

Le président: Merci, monsieur Gourde.

Monsieur Gustafson, cinq minutes.

Mr. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Monsieur le Ministre, ma question porte sur votre inquiétude relative à l'impact qu'aura ce projet de loi s'il est adopté dans sa forme actuelle. Vous avez parlé d'un parallèle avec la politique énergétique nationale. J'ai siégé au Comité permanent de l'énergie et au Comité permanent de l'agriculture; nous avons été fort surpris lorsque le projet de loi a été soudainement adopté avec l'appui du NPD, ce qui a jeté l'Ouest canadien à la renverse; il nous faudra des années pour nous en remettre.

Le parallèle que je vois dans ce projet de loi c'est qu'il pourrait provoquer une fuite de capitaux de l'Ouest canadien tout en ayant une influence sur l'ensemble du pays. Nous savons ce qui est arrivé aux producteurs d'huile, les petits producteurs de nos circonscriptions, et l'impact qui s'en est suivi.

[Text]

Could you elaborate, or would you give us some suggestion of the outflow of capital you think might occur in Saskatchewan and the impact on the producers?

Mr. Berntson: I do not have any numbers as to the impact with any degree of precision. I can tell you that if our agricultural industry is not competitive in the international market, they quit spending money and they do not buy fertilizer. We do not make any fertilizer in Saskatchewan; we buy it from someplace else. We do not buy combines at \$130,000 a crack; they come out of central Canada. We do not buy tractors. We do not build any tractors; they come out of central Canada—cars, trucks, so on, so forth.

I suppose we could do some projections and come up with those numbers, but when you take \$6 billion out of the economy, there has to be some negative impact someplace, and I would suggest a large piece of that negative impact will be in central Canada.

The Chairman: Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: The next question I have relates to the international marketplace. The farmers and producers of western Canada are forced to compete with other producers who are being highly subsidized. The American farmers, according to studies made by Dr. Andy Smythe of Saskatoon, are subsidized by 33%, compared to 17% for Canadian farmers including the statutory Crow rate. Also, the European Common Market countries have a very high subsidy to wheat producers and many of those countries are putting a great deal of export wheat on the market. Argentina pays the cost of shipping on all of their grains. We are in a very, very difficult situation in terms of competing in the international marketplace. The impact of that on Saskatchewan farmers—?

Mr. Berntson: I do not know what to say, except that I agree. There have been several studies made relating to the level of subsidy in our competing countries in the marketplace. The European economic market is probably the highest subsidized. The United States has a very difficult time waging war against that subsidy because according to these studies their levels of subsidy, although in a different form, are approaching the same level. You are right: Australia, Argentina, France—all our major competitors—are subsidized to a very significant level.

Our major subsidy is a transportation subsidy. We are a landlocked producing area, and without that transportation subsidy we would be put at a terrible disadvantage relative to competitiveness in the international marketplace. The first place that cuts is at the margin to the producer, and if the margin is gone, the producer does not survive.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson. That is your time.

Mr. Althouse. Five minutes.

Mr. Althouse: Mr. Hovdebo would like to be next.

[Translation]

Voulez-vous préciser, ou pouvez-vous nous donner une idée des capitaux qui, à votre avis, fuiraient la Saskatchewan et l'impact que cela aurait sur les producteurs?

M. Berntson: Je ne possède aucun chiffre précis quant à cet impact. Mais je puis vous dire que si notre industrie agricole n'est pas concurrentielle au niveau international, les producteurs cesseront de dépenser et n'achèteront pas d'engrais. Nous ne produisons pas d'engrais en Saskatchewan, nous l'achetons ailleurs. Nous n'achetons pas d'appareils polyvalents à \$130,000 pièce; cela provient du centre du pays. Nous n'achetons pas de tracteurs. Nous ne construisons pas de tracteurs; ils viennent du centre du pays, comme les automobiles, les camions, etc.

Je suppose que nous pourrions y aller de projections et en arriver à un chiffre; mais si l'on soutire six milliards de dollars de l'économie, il y aura quelque part un impact négatif; et je crois qu'en grande partie cet impact négatif se ressentira au Canada central.

Le président: Monsieur Gustafson.

Mr. Gustafson: Ma prochaine question porte sur les marchés internationaux. Les fermiers et producteurs de l'Ouest canadien doivent concurrencer d'autres producteurs fortement subventionnés. Selon les études de M. Andy Smythe, de Saskatoon, les fermiers américains sont subventionnés dans une proportion de 33 p. 100 comparativement à 17 p. 100 pour les fermiers canadiens, y compris le taux statutaire du Nid-de-Corbeau. Les pays du Marché commun européen subventionnent également fortement leurs producteurs de blé; et plusieurs de ces pays exportent une grande quantité de blé. L'Argentine paie le coût d'expédition de toutes les céréales. Nous nous trouvons dans une situation fort difficile sur les marchés internationaux. Quel est l'impact de cette situation sur les fermiers de la Saskatchewan?

M. Berntson: J'ignore que dire, mais je suis d'accord. Plusieurs études ont été entreprises relatives au niveau des subventions qu'accordent les pays que nous devons concurrencer sur le marché. Les pays du Marché commun européen sont probablement les plus subventionnés. Les États-Unis ont fort à faire pour combattre cette subvention parce que, selon leurs propres études, leurs subventions, bien qu'elles adoptent une forme différente, s'approchent du même niveau. Vous avez raison: les producteurs de nos principaux concurrents, ceux de l'Australie, de l'Argentine, de la France sont subventionnés à un haut niveau.

Notre subvention principale en est une au niveau du transport. Nos producteurs sont prisonniers de leurs terres; sans cette subvention nous serions terriblement désavantagés au niveau international. Les coupures se ressent d'abord au niveau de la marge de profit du producteur qui ne pourra survivre si cette marge disparaît.

Le président: Merci, monsieur Gustafson, votre temps est écoulé.

Vous avez cinq minutes, monsieur Althouse.

M. Althouse: M. Hovdebo voudrait la parole immédiatement.

[Texte]

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Minister, you stated several times that you will only support a new position as long as it is better than the present retention position, or the present Crow rate position or statutory rate. What would you consider a better situation than the present Crow rate?

Mr. Berntson: I guess, very simply, I would define something as being better than the present situation if we had the enhanced or increased capacity in place and had all the wrinkles ironed out and the federal government picked up the tab. It means that everybody has to pay more through taxation.

It seems to me that if as a matter of public policy we want that \$6 billion to flow into our balance of payments to our national economy, that is a fairly attractive investment for the federal government.

Mr. Hovdebo: I agree with you entirely on that. You did, however, in your brief establish a safety net level. You made a proposal which is not better than the present Crow rate. I am wondering why you did that?

Mr. Berntson: There is nothing in our brief that is better than the present Crow rate, but everything in our brief is better than the legislation before us, and that is what we are dealing with right now: the legislation before us.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: But if you take that present safety net you have proposed, on the prices we have right now, it comes to \$11.90 a tonne or about 2.5 times Crow. If you really wanted that Crow rate kept, then the safety net in this legislation should have been at that level.

Mr. Berntson: Should have been where?

Mr. Hovdebo: At the level where the resulting safety net would come into play very close to the present Crow rate. Would that not be correct?

Mr. Berntson: You were not here when the question was asked previously, but our calculation, admittedly arbitrary, was made based on the weighted average at the farm gate as a percentage of farm price or grain price, from postwar to date. I understand the Wheat Pool and the Alberta government did it similarly but over a shorter and more recent period of time, and they came up with 4.5 and 5 respectively, I understand.

We are saying that under no circumstances should we exceed the weighted average of postwar, which is 7%. We are prepared to agree with Alberta and the Wheat Pool and say we are too high, and we will go for something even more attractive.

Mr. Hovdebo: I can see you are faced with the same dilemma as I guess everybody is. You deal with something you want and something you want to work with.

[Traduction]

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Merci beaucoup, monsieur le président.

Vous avez dit à plusieurs reprises, monsieur le Ministre, que vous n'appuierez une nouvelle politique qu'à la condition qu'elle soit préférable au maintien de la politique actuelle, à l'actuel taux du Nid-de-Corbeau ou du taux statutaire. Que considérez-vous préférable à l'actuel taux du Nid-de-Corbeau?

M. Berntson: En deux mots, voici ce qui serait préférable à la situation actuelle: une capacité déjà améliorée, toutes les difficultés aplaniées et le règlement de la note par le gouvernement fédéral. Ce qui signifie que tous devraient payer davantage par le biais de leurs impôts.

Il me semble que cela représente un investissement fort attrayant pour le gouvernement fédéral si nous optons pour une politique qui permettrait à ces six milliards d'influencer notre balance de paiement à l'avantage de notre économie.

M. Hovdebo: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Vous avez toutefois dans votre mémoire, parlé d'un niveau sécuritaire. Vous proposez une solution qui n'est pas meilleure que l'actuel taux du Nid-de-Corbeau. Pourquoi?

M. Berntson: Rien dans notre mémoire n'est préférable à l'actuel taux du Nid-de-Corbeau, mais tout dans ce mémoire est préférable à ce projet de loi que nous étudions présentement.

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Mais si nous adoptons ce niveau sécuritaire que vous proposez pour les prix actuels, il s'établir à \$11.90 la tonne ou environ 2,5 fois le taux du Nid-de-Corbeau. Si vous désirez vraiment préserver le taux du Nid-de-Corbeau, le niveau sécuritaire dans ce projet de loi devrait se situer au même niveau.

M. Berntson: Devrait se situer où?

M. Hovdebo: Au niveau où ce niveau sécuritaire entrerait en jeu, c'est-à-dire tout près de l'actuel taux du Nid-de-Corbeau. N'est-ce pas exact?

M. Berntson: Vous n'y étiez pas lorsqu'on a posé la question plus tôt; nos calculs, sans doute arbitraires, s'appuient sur la moyenne pondérée à la limite de la ferme et est fonction du pourcentage du prix du grain depuis la fin de la guerre jusqu'à nos jours. Je crois savoir que le syndicat du blé et le gouvernement albertain ont effectué le même calcul, mais pour une période de temps plus courte et plus récente; leurs résultats est de 4,5 et de 5 respectivement.

Nous disons qu'il ne faut absolument pas dépasser la moyenne pondérée de l'après-guerre soit 7 p. 100. Nous sommes prêts à nous entendre avec l'Alberta et le syndicat du blé pour dire que nos chiffres sont trop élevés; nous tenterons d'obtenir quelque chose de plus attrayant.

M. Hovdebo: Je vois que vous êtes aux prises avec le même dilemme que tous les autres. Il s'agit de quelque chose que vous désirez et de quelque chose avec quoi travailler.

[Text]

If the option becomes a matter of establishing a net to save the Crow rate, would you reduce your request to that level?

Mr. Berntson: I have always said the maximum should not exceed 7%, but if I were at the bargaining table, I would like to argue for zero. So take it from there.

Mr. Hovdebo: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo.

Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, je vous remercie. Je désire moi aussi souhaiter la bienvenue aux représentants du gouvernement de la Saskatchewan. Je suis enchantée d'être ici car cette visite m'a permis de découvrir des choses que j'ignorais et par la même occasion, j'ai pu rencontrer des membres de ma famille qui vivent dans les régions de Saskatoon et Aberdeen.

Je dois vous dire, monsieur le ministre, que plus on discute de ce sujet, plus ça devient confus. Alors, en Alberta la semaine dernière, on nous a proposé le double de 80. Par contre, au Manitoba..., et je parle ici des gouvernements..., au Manitoba, donc, on dit: vous paierez les chemins de fer. On arrive ici, et si j'ai bien interprété vos souhaits, vous désirez qu'on utilise la formule 50/50. Alors, je me demande: *Who will keep the Crow?*

• 1600

Le sentiment que je ressens face à tout cela, et je vous le dis en toute amitié, c'est que ça ressemble quelque peu à la Tour de Babel. J'ai l'impression, après avoir entendu tant les fermiers et les propriétaires, que leurs porte-parole, c'est-à-dire les *wheat pool* et les grandes organisations d'éleveurs de bétail, qu'on se doit de faire quelque chose! Il semblerait que l'on ne puisse pas continuer de la façon actuelle, pour toutes sortes de raisons qui ont été soumises, expliquées et réexpliquées.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait raisonnable qu'on traite de cette question de façon pratique? Étant donné qu'on ne peut plus continuer dans cette voie, on doit faire des propositions concrètes qui aboutiront à des modifications répondant vraiment au but visé, c'est-à-dire à l'amélioration et à la diversification de l'agriculture dans l'Ouest, si ce doit être fait, mais surtout à l'amélioration des transports, de sorte que la production soit de beaucoup augmentée et qu'elle soit vendue le plus rapidement possible. Nous devons accorder notre confiance à la révision de 1985-1986, compte tenu de l'expérience qu'on aura acquise au cours de ces trois années d'expérimentation du système.

Le président: Madame Côté, s'il vous plaît, on pourrait peut-être permettre au ministre de répondre?

Mme Côté: D'accord. Merci, monsieur le président.

Mr. Berntson: I have no difficulty at all... first, let me say we are pleased to have you here. I have no difficulty at all in improving the system, improving the productivity. But in the meantime, the Crow is gone. So if we are going to go through this three-year experiment, I suppose the federal government is

[Translation]

Si on en vient à la conclusion qu'il faut établir un niveau sécuritaire pour protéger le taux du Nid-de-Corbeau, réduisez-vous vos demandes à ce niveau-là?

Mr. Berntson: J'ai toujours affirmé que le maximum devrait être de 7 p. 100; si j'étais à la table de négociations, je me battrais pour 0 p. 100. Voilà.

M. Hovdebo: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo.

Madame Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, thank you. I would, as well, like to welcome the representatives of the government of Saskatchewan. I am delighted to be here, as this visit has allowed me to discover many things I formerly knew nothing about, and, at the same time, I have been able to meet members of my family who live in the Saskatoon and Aberdeen areas.

I must tell you, Mr. Minister, that the more that this subject is discussed, the more it becomes confusing. Now, last week in Alberta, double the 80 rate was proposed to us. On the other hand, in Manitoba..., and I am speaking about the governments here..., in Manitoba, now, we were told: you will pay for the railways. We come here, and if I have understood your wishes correctly, you want us to use the 50-50 formula. Now I ask myself: "Who will keep the Crow?"

The feeling I have in the face of all this, and I am stating this in all friendliness, is that the whole thing rather resembles the Tower of Babel. I have the impression, after having listened to the farmers and the land-owners, and their advocates, that is, the "wheat pool" and large organizations representing cattle farmers, that something ought to be done! It appears that things cannot go on the way they are going now, for all manner of reasons which have been submitted, explained and explained again.

Do you not believe that it would be reasonable to deal with this question in a practical manner? Given that we can no longer continue in this way, we should make concrete proposals which will result in changes which will truly respond to the goal in question, that is, the improvement and the diversification of agriculture in the west, if this must be done, but, most of all, to the improvement in transportation, so that production might be greatly increased and that it might be sold as quickly as possible. We have to trust the adjustment to take place in 1985-1986, taking into account the experience we will have gained over the course of these three years of experimenting with the system.

The Chairman: Mrs. Côté, please, could you please allow the Minister to answer?

Mrs. Côté: Thank you Mr. Chairman.

Mr. Berntson: Je n'y vois aucun problème. Laissez-moi d'abord dire que je suis heureux de votre présence ici. Je ne vois aucune difficulté à améliorer le système, la productivité. Mais entre-temps, le taux du Nid-de-Corbeau disparaît. Si nous devons accepter cette expérience de trois ans, je crois que

[Texte]

under some obligation to foot the bill. I take you back to the \$6 billion annually contributed to our balance of payments. It is not a bad investment on behalf of the federal government.

Unfortunately, I missed the first part of your preamble because I was having problems with my little machine, here. But if I have not answered the question I will be pleased to take another shot at it, if you would reiterate.

The Chairman: Mrs. Côté, you have time for one very brief question. No preamble.

Mme Côté: Au début, je me référais aux opinions différentes émises par les trois gouvernements provinciaux que nous avons déjà rencontrés.

Ma dernière question. Lorsque vous faites référence aux 6 milliards de dollars, il s'agit de toute la production de l'Ouest du Canada, des Prairies. Alors, je ne peux croire, ne serait-ce qu'un instant, qu'un changement au tarif du Nid-de-Corbeau pour une période de trois ans, c'est-à-dire jusqu'à la date de révision, pourrait entraîner la disparition totale de la production des céréales dans l'Ouest!

Mr. Berntson: I suppose you account for the different views of the different jurisdictions, because they are vastly different jurisdictions.

Alberta, for instance, does not have the wheat production that we talk of here in Saskatchewan. Over 50% of export grains come from Saskatchewan. Alberta is largely a livestock-based economy, as it relates to agriculture.

On the other hand, Manitoba tends to lean towards specialty crops and, quite frankly, I do not understand the Manitoba position. I do not have to defend it, so I will not.

But our position is, and has been, that 50-50 is a fair compromise. It is a fair compromise in absence of consensus, and if the bill is to go forward it should contain that 50-50 compromise and even go some distance towards supporting the other options that have been advanced by the proponents of 80-80, and others. After 1985-1986, after we have tried this experiment, if review tells us that one of these other options would be the better option, well, let us take a look at it then.

Unless those kinds of things, though, are contained in the legislation in addition to the other points that we make in our brief, we would prefer the status quo to the changes.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté. *Merci.*

Mr. Neil, five minutes.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, on page 12 of your brief you say that Mr. Pepin said there were to be guarantees that the railway would live up to their commitments on investment and performance, and that there are no guarantees in the legislation. This is basically correct. I imagine you were referring to specific items of guarantee and performance.

[Traduction]

le gouvernement fédéral devrait en acquitter la note. Je reviens à ces six milliards contribués annuellement à notre balance de paiemtns. Ce n'est pas un mauvais investissement pour le gouvernement fédéral.

Malheureusement, j'ai manqué la première partie de votre préambule parce que j'avais des difficultés avec ce machin-ci. Si je ne vous ai pas répondu, je suis prêt à effectuer une nouvelle tentative si vous voulez répéter votre qestion.

Le président: Vous avez, madame Côté, le temps de poser une très brève question. Sans préambule

Mrs. Côté: At the beginning, I was referring to the various opinions stated by the three provincial governments which we have met.

My final question. When you mention the sum of \$6 billion, this is for the entire production in western Canada, the Prairies. Now, I cannot believe, even for a moment, that a change in the Crowsnest Pass freight rate, for a three-year period, that is, until the adjustment takes place, could possibly result in the total disappearance of grain production in the west!

Mr. Berntson: Je suppose que vous tenez compte des points de vue différents de diverses juridictions parce que ce sont des juridictions vraiment différentes.

En Alberta, par exemple, il n'existe pas de production de blé comme celle dont nous parlons ici en Saskatchewan. Plus de 50 p. 100 du grain exporté provient de la Saskatchewan. L'Alberta se consacre principalement à l'élevage en ce qui cet élevage touche l'agriculture.

D'autre part, le Manitoba semble tendre vers des récoltes spécialisées; franchement, je ne comprends pas le point de vue du Manitoba. Je n'ai pas à le défendre et je ne le ferai pas.

Nous avons toujours jugé juste la proportion de 50-50 et nous sommes toujours de cet avis. En l'absence d'un consensus, c'est un compromis honorable; si ce projet de loi doit aller de l'avant, il devrait prévoir ce compromis du 50-50 et aller plus loin en appuyant les autres options qu'on proposées, entre autres, les défenseurs du 80-80. Après 1985-1986, après que nous aurons tenté cette expérience, si la revision effectuée nous prouve que l'unedes autres options serait préférable. Ce sera le temps de nous pencher sur cette option.

Mais à moins que ces points ne soient incorporés dans le projet de loi en plus des autres points que nous soulevons dans notre mémoire, nous préférerions le *statu quo*.

Le président: Merci, madame Côté. *Thank you*

Monsieur Neil, vous avez cinq minutes.

Mr. Neil: Merci, monsieur le président.

Vous dites, à la page 12 de votre mémoire, monsieur le ministre, que M. Pépin a affirmé qu'il y aurait des garanties à l'effet que les compagnies de chemins de fer respecteraient leurs obligations au niveau des investissements et des résultats et vous ajoutez qu'il n'y a aucune de ces garanties dans le projet de loi. En général, c'est exact. Je suppose que vous parliez de garanties précises.

[Text]

In the bill itself, under Section 12, there is provision for the Senior Grain Transportation Committee to advise and make recommendations respecting performance objectives for system participants, and awards and sanctions related thereto. I find this rather strange because that committee is made up of 21 members, only three of whom are grain producers. You have a situation where the people who are affected by the awards and sanctions are making their own rules. It is like having a person found guilty of murder and asking him to decide on the sentence.

Now, I am wondering if you had discussions with the Minister of Transport, Mr. Pepin, regarding guarantees of performance and investment by the railways, and did he give you any undertaking that he would have those items in the bill?

Mr. Berntson: No. There were certainly discussions and he has our brief, and there were no undertakings given to alleviate our concerns on that point.

Mr. Neil: But you asked him specifically to include these as items in the bill, did you?

Mr. Berntson: That is contained in the brief, in our main submission. All of those points have been covered.

Mr. Neil: Now, with respect to the Senior Grain Transportation Committee, as I indicated, of the 21 participants there are only three who are actual producers. The pool briefs indicate that these three should be eliminated and that the chairman of the Canadian Wheat Board advisory committee should replace these three producer-participants, on the basis that the Senior Grain Transportation Committee is a committee of a technical nature.

Could I have your comments in that regard, please?

Mr. Berntson: Well, I would have a little difficulty with the position of the pool on that particular point. I do know several people from the agricultural community who have the ability to deal with things of a technical nature, and I think that those who are most affected by the impacts of this legislation should in fact be the people who are sitting there making those kinds of decisions. I think, properly, it should be a producer.

Mr. Neil: There is also provision to have representatives of the feed grain users outside of the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta as representatives on this committee, presumably from eastern Canada. As you know, the majority of the feed grains that are produced in western Canada are either consumed in the Prairies or shipped for export purposes.

I am wondering if you are satisfied with having three representatives of the feed users from outside of the Prairies, or would you prefer to see three representatives of feed grain users from the Prairie itself?

Mr. Berntson: The bill is a western transportation bill, as I understand it. I fail to see how you could justify putting consumers of our rairie grain, western rairie grain, on that particular committee. Additionally, I think they are amply looked after by the Canadian Livestock Feed Board.

[Translation]

L'article 12 du projet de loi prévoit que le Comité supérieur du transport du grain doit conseiller et faire des recommandations sur les objectifs de résultat des participants et les primes et sanctions qui s'y rattachent. Cela me paraît étrange puisque ce Comité compte vingt-et-un membres dont trois seulement sont des producteurs de grain. Voici que les personnes touchées par les primes et les sanctions sont celles qui établissent les règles. Cela s'apparente à la situation d'une personne trouvée coupable de meurtre et qui déciderait elle-même de sa sentence.

Je me demande si vous avez discuté avec le ministre des Transports, M. Pépin, des garanties de résultat et d'investissement des chemins de fer, vous a-t-il promis que ces points seraient incorporés au projet de loi?

Mr. Berntson: Non. Nous en avons discuté et il a notre mémoire en main; mais il n'y a eu aucun engagement pour ce qui est de nous soulager de nos inquiétudes à ce sujet.

Mr. Neil: Lui avez-vous demandé directement d'inclure ces points sans le projet de loi?

Mr. Berntson: Ils constituent notre principal exposé; notre mémoire touche tous ces sujets.

Mr. Neil: Je répète, pour ce qui est du Comité supérieur du transport du grain, que seulement trois de ces 21 membres sont des producteurs. Les mémoires des Syndicats nationaux du blé soutiennent qu'il faudrait les éliminer et les remplacer par le président du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé parce que le Comité supérieur du transport du grain est un Comité de nature technique.

Vous voulez commenter cet aspect?

Mr. Berntson: Il me serait difficile d'appuyer le point de vue des Syndicats du blé sur ce point précis. Je connais de nombreuses personnes du monde agricole qui peuvent traiter de questions techniques; je crois que les personnes les plus touchées par les effets du projet de loi devraient siéger à ce Comité et prendre les décisions. Je crois que ce devrait être un producteur.

Mr. Neil: Le projet de loi prévoit également la présence de représentants des consommateurs de grains de provende de l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, presque sûrement de l'Est du Canada, au sein de ce Comité. Comme vous le savez, la majeure partie des grains de provende produits dans l'Ouest canadien sont soit consommés dans les Prairies, soit exportés.

Je me demande si vous acceptez la présence de trois représentants des consommateurs de grains de provende de l'extérieur des Prairies ou si vous préféreriez trois représentants des consommateurs de grains de provende venant des Prairies.

Mr. Berntson: Si j'ai bien compris, le projet de loi traite du transport du grain de l'Ouest. Je me demande comment nous pourrions justifier la présence de consommateurs du grain des Prairies au sein de ce Comité. De plus, je crois que l'Office

[Texte]

[Traduction]

canadien des provendes s'occupe suffisamment de leurs intérêts.

• 1610

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Mr. Dubois, five minutes.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur le ministre, concernant la méthode de paiement, vous parlez de la formule du 50/50. Selon vous, quelle appréciation devrait-on accorder à l'item du montant? Il a été question de la formule 50/50, mais on parle maintenant du montant qui serait payé d'après le nouveau bénéfice du *Crow rate*, soit 650 millions de dollars. Plusieurs témoins nous ont dit qu'il s'agissait d'une somme trop généreuse, surtout ceux qui n'étaient pas favorables au paiement aux chemins de fer. Dans le cas de paiements aux producteurs, par contre, on ne dit plus que ces 650 millions de dollars sont trop généreux. J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus. Croyez-vous que ce montant de 650 millions de dollars est adéquat, compte tenu des pertes qu'accusent le C.N. et le C.P. pour le transport des céréales?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Berntson: The \$651 million, as I understand it in the bill, is simply the Crow gap, the difference between the cost and the revenue as determined by whoever determines those things. We do not have the capacity, or have not turned ourselves to that, at least to this point, to determine whether or not it is rich. There have been studies done on it by other folks. No matter what the number is, over a time it will be eroded by inflation.

• 1615

The Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Dubois: But some people, like Mr. Snavely, put in amounts; Mr. Gilson put in amounts; and the railway company says it is just about the correct amount.

Also, do you believe—many people do not—that CN and CP are losing money with grain transportation? Many people from the NFU and some other organizations, and I heard something about the NDP provincially, do not believe they lose money from grain transportation. What is your opinion about that? Do you think CN and CP lose money from the transportation of grain from the west?

Mr. Berntson: It is pretty difficult to see how they could make money trucking wheat to Vancouver for \$12 or \$14 or whatever. There is no doubt that they are losing money in the transportation of grain; the question is how much. As I say, I am not in a position to give you an accurate assessment as to how much they are in fact losing, whether it is 651 or whatever. Suffice it to say that whatever that level is, if it is fixed in legislation it will be eroded over time by inflation.

The Chairman: Brièvement, Monsieur Dubois.

Le président: Merci, monsieur Neil.

Vous avez cinq minutes, monsieur Dubois.

M. Dubois: Merci, Monsieur le président.

Mr. Chairman, regarding the method of payment, you are talking about the 50-50 formula. According to you, what increase should be granted to the item of the amount? It was a matter of the 50-50 formula, but we are now talking about the amount which would be paid according to the new Crow rate grant, that is, \$650 million. Several witnesses mentioned that the sum was too generous, especially those who were not in favour of payments being made to the railways. In the instance of payments made to the producers, on the other hand, nobody is saying that this \$650 payment is too generous. I would like to hear your comments on this matter. Do you believe that this \$650 million payment is adequate, keeping in mind the losses that CN and CP suffer in transporting grain?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Berntson: Si je comprends bien, ces \$651 millions ne sont que l'écart avec le taux du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire la différence entre les coûts et les revenus tels que déterminés par ceux qui déterminent ces choses. Nous ne pouvons pas, du moins nous ne l'avons pas fait jusqu'ici, établir si c'est un montant adéquat ou non. D'autres se sont penchés sur la question. Peu importe le montant, l'inflation le rongera au fil des années.

Le président: Monsieur Dubois.

M. Dubois: Certaines personnes, comme M. Snavely, ont précisé des chiffres; M. Gilson également; et les compagnies de chemins de fer soutiennent qu'il s'agit à peu près de ce montant.

Croyez-vous, bien que d'autres ne le croient pas, que le CN et le CP perdent de l'argent dans le transport du grain? Plusieurs membres de la SNC et d'autres organismes, j'ai même entendu parler du NPD provincial, ne croient pas que les compagnies y perdent dans le transport du grain. Quelle est votre opinion? Croyez-vous que le CN et le CP perdent de l'argent à transporter le grain de l'Ouest?

M. Berntson: Il est très difficile de voir comment ces compagnies pourraient réaliser des profits à transporter du blé jusqu'à Vancouver à \$12 ou \$14 ou peu importe. Il n'y a aucun doute qu'elles y perdent à transporter le grain; mais combien? Je l'ai déjà dit, je ne suis pas en mesure de préciser un montant, que ce soit 651 millions de dollars ou un autre. Qu'il me suffise de dire que, peu importe le niveau, s'il est établi dans le projet de loi, l'inflation le rongera au fil des ans.

Le président: Briefly, Mr. Dubois.

[Text]

Mr. Dubois: If I understood you correctly in your answers to questions from Madam Côté and some other members, in place of Bill C-155, which you said is a bad bill, you prefer the status quo. Do you think our coal industry, potash industry, sulphur industry, and forestry industry will accept that situation? Do you think if these industries send their merchandise for export, it will not be a good situation for your province? Do you think if we go with the status quo it will be losing money for the economy of Saskatchewan?

Mr. Berntson: No. I have said from the outset that we want and need an enhanced transportation system, additional capacity. We must have it. If there is an upturn in the world economy, there is very little doubt that sulphur, potash, forestry, all of those things will be moving, and we will not have the capacity to move the quantities that we can sell.

I also said from the outset that if it is a matter of public policy that our agricultural products should be made non-competitive in the international market, there is very little I can do about that except urge the federal government to rethink their position. But if they enjoy the dollars that are returned from the international marketplace for the exportation of these agricultural commodities, they should be prepared to invest in the system that gets those commodities to export position.

The Chairman: Merci, Monsieur Dubois.

Mr. Althouse, five minutes, please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, since you have some experts with you, I would like to get into a technical area. We may not get a chance to get the use of some the technical expertise beside you there. I see you have at least a statistician and some economists with you. I wonder if you or they would give us their interpretation of what the basket price interpretation is. We know it has to do with a six-grain weighted average price. I think we have seen a figure somewhere that this is somewhere between \$170 and \$190 for this past year.

I want to make sure we are interpreting it correctly. What do we then do with that \$170, if that is the figure? Do we simply take 10% of that to arrive at what the safety net price should be? Is that the first step we take after establishing that price?

Mr. Berntson: Mr. Chairman, I think the question is more properly directed to the federal minister Pepin. We are having some difficulty with interpreting certain sections as well.

Mr. Althouse: Okay.

The Chairman: I would agree that questions with regard to the meaning of certain aspects of the bill should be directed to the Minister of Transport or his officials.

Mr. Althouse: Fine. We have nowhere else to go, I guess.

I expect you have looked at the effect of this. Do you see that there might be some discrimination against some grains versus others with the application of this kind of a pricing system? From information we seem to have before us at this

[Translation]

M. Dubois: Si j'ai bien compris vos réponses aux questions de Mme Côté et des autres membres vous préférez le statu quo au projet de loi C-155 que vous considérez mauvais. Croyez-vous que l'industrie houillère, celles de la potasse et du soufre, et l'industrie forestière accepteront cette situation? Croyez-vous que si ces industries exportaient leurs produits, ce ne serait pas à l'avantage de votre province? Croyez-vous que si nous maintenons le statu quo cela se traduira par une perte d'argent pour l'économie de la Saskatchewan?

M. Berntson: Non. J'ai toujours soutenu que nous désirons et avons besoin d'un système amélioré de transport, d'une capacité additionnelle. Il nous le faut. Si l'économie mondiale s'améliore, il existe que peu de doutes dans mon esprit que le soufre, la potasse et les produits forestiers et autres seront en demande; nous ne pourrons déplacer les quantité que nous pourrons vendre.

J'ai également toujours soutenu que si notre politique prétend que nos produits agricoles ne doivent pas être concurrentiels sur le marché international, je n'y peux rien sauf supplier le gouvernement fédéral de repenser sa position. Mais si le fédéral profite des dollars que l'exportation de ces produits agricoles entraîne sur les marchés internationaux, il devrait être prêt à investir dans le système qui permet l'exportation de ces produits.

Le président: Thank you, Mr. Dubois.

Veuillez vous limiter à cinq minutes, monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Puisque vos experts vous accompagnent, monsieur le ministre, j'aimerais soulever un point technique. Nous ne pourrons peut-être pas profiter des connaissances du statisticien et des économistes qui vous accompagnent. Je me demande si vous, ou vos experts, voulez nous dire ce que signifie pour vous le prix du panier. Nous savons qu'il s'agit d'un prix moyen pondéré pour six céréales. Je crois avoir vu un chiffre qui nous dit qu'il s'agit, pour cette année, d'une somme de \$170 à \$190.

Je veux m'assurer que nous interprétons ces chiffres correctement. Si c'est le montant, que faisons-nous de ces \$170? En prenons-nous 10 p. 100 pour arriver au niveau sécuritaire? Est-ce la première étape après avoir établi le prix?

M. Berntson: Je crois, monsieur le président, que la question s'adresse davantage au ministre fédéral, M. Pepin. Nous avons également de la difficulté à interpréter certains articles.

M. Althouse: D'accord.

Le président: Je suis d'accord qu'il vaudrait mieux poser au ministre des Transports ou à ses fonctionnaires toute question relative à la signification de certains aspects du projet de loi.

M. Althouse: Très bien. C'est sans doute la seule solution.

Je suppose que vous vous êtes penché sur ce point. Prévoyez-vous une discrimination possible envers certaines céréales par rapport à d'autres faces à l'adoption d'un tel système de prix? Selon les renseignements que nous possédons présentement, il

[Texte]

point, it would mean that grains that were priced over the year at about \$100 a tonne would in this case be paying 17% or more of their value for freight. In the high-priced grains it might be priced at, say, \$340 per tonne, which would be paying about 5% of their freight at \$17. Would this not create some of the same—or maybe worse—problems in equity and fairness that we have now with the existing Crow rate?

Mr. Berntson: I suppose if you wanted to spread it across the board 100% accurately, you would have to include all grains in the basket, so to speak. I suggest, though, that a basket of six grains to average that cost over minimizes the risk you are talking about far more than a basket of one. I am not suggesting that a basket of six is adequate, or whether they have the right grains in the basket, or whatever; but I suppose the more grains in the basket, the less risk of the nature you are setting out.

Mr. Althouse: But it seems to me . . .

The Chairman: This will be your final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes. I will just make it as a comment.

It seems to me we are still faced with the problem of high-priced grain. Using an average price for everybody, regardless of how you do it, you are giving an advantage to the high-priced grain over the low-priced grain by putting in that average base price as the freight rate. That is something that is not going to be overcome by that particular approach.

Mr. Berntson: I suppose, Mr. Chairman, it depends in large part on the volumes of the low-priced and high-priced grains that you are delivering. If the high-priced grain happens to be lentils and if lentils is in the basket, it is unlikely that you will be delivering the volume of lentils that you would be delivering of barley or wheat, for instance. So there may be some offsetting factor there as well.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Althouse.

Mr. Hargrave. Five minutes, please.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I very much appreciate your responses to Mr. Murta a short time ago on the hurt in the livestock sector. I will not repeat those questions, except to say that I think your responses were reasonably reassuring to me, in light of the fact that there now seems to be a bias emerging against western livestock production as this Crow freight rate debate keeps on developing. I think your remarks were very appropriate, and I appreciate them.

• 1625

But I want to go directly to page 11 of your summary statement and your two excellent questions on secondary agricultural processing in Saskatchewan, especially the one marked (b), where you say:

Why does Bill C-155 propose paying the railway the Crow Benefit when that method will almost assuredly result in

[Traduction]

semble qu'il faudrait payer au moins 17 p. 100 de leur valeur pour le transport des grains dont le prix se situait aux environs de \$100 la tonne. Pour les grains chers, il pourrait s'agir, disons, d'une somme de \$340 la tonne, soit environ 5 p. 100 du coût de transport de \$17. Cette situation n'entraînerait-elle pas des problèmes semblables, ou même pires, des points de vue équité et justice, à ceux que nous connaissons avec l'actuel taux du Nid-de-Corbeau?

M. Berntson: Je suppose que si vous voulez l'appliquer de façon précise à tous les grains, il faudrait les inclure tous dans le panier. Je suis toutefois d'avis qu'un ensemble de six grains pour établir la moyenne réduit beaucoup plus le risque dont vous parlez que si on ne se fondait que sur un seul grain. Je ne dis pas qu'il est bien d'en choisir six ou que les six choisis sont les bons; mais je suppose que plus le nombre est élevé, moins le risque dont vous parlez l'est.

M. Althouse: Mais il me semble . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Très bien. Je veux en faire un commentaire.

Il me semble que nous demeurons aux prises avec le problème d'un grain au coût élevé. Si on utilise un prix moyen, peu importe la façon d'y arriver, on avantage le grain à prix élevé par rapport aux autres en faisant de ce prix moyen fondamental le taux de transport. C'est une situation que cette méthode n'éliminera pas.

M. Berntson: Je suppose, monsieur le président, que tout dépend de la quantité de grains à prix élevés ou bas qu'on livre. Si les lentilles sont ce grain à prix élevé et que les lentilles se retrouvent dans le panier, il est peu probable que vous en livrerez une quantité semblable aux quantités d'orge ou de blé, par exemple. Il y a donc également un certain facteur compensatoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Althouse.

Monsieur Hargrave, vous avez cinq minutes.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

J'ai bien apprécié, monsieur le ministre, vos réponses à M. Murta, il y a un certain temps, au sujet des pertes dans le domaine de la production bovine. Je ne reprendrai pas ces questions, sauf pour dire que vos réponses m'ont rassuré, compte tenu qu'il semble surgir une opinion biaisée contre la production bovine de l'Ouest au fur et à mesure que se poursuit ce débat sur le taux du Nid-de-Corbeau. Je crois que vos remarques étaient très à point et je les apprécie.

Mais je veux aller directement à la page de votre résumé et aux deux excellentes questions que vous posez au sujet de la transformation agricole secondaire en Saskatchewan, surtout celle qui est marquée «b», où vous dites:

Pourquoi le projet de loi C-155 propose-t-il de verser la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer quand cette méthode assurera presque certainement le déplacement

[Text]

continued movement of livestock and processing industries into central Canada?

Mr. Minister, I would be tempted to add, "or into the United States," and I want to explain why. Recently we have seen, I think, a very real threat to our western meat-packing industry and meat processing secondary industries, whereby, for reasons of understandable economies of scale in the United States but also for reasons of a rather extreme advantage in labour costs down there, our western packing industries are going through a very severe period of just surviving, I think—even the big boys.

But my question to you is, is this a factor that you may have to address or perhaps attend to, when you pose this question? Is that a part of the same concern as the threat of our fat cattle, especially, being exported to the United States to be slaughtered and then re-imported as box beef or carcass beef, to supply our own needs?

Mr. Berntson: In Saskatchewan, that is a very real concern for us and it is becoming more and more of a concern every day.

We in Saskatchewan today slaughter only about 20% of our cattle. The other 80% are shipped out for finishing and slaughter. We grow the feed grain. We have all the natural advantages here, it would appear, to have a very viable value-added livestock sector here in the province. It has not developed. When it did develop, some years ago, it fell flat.

We have been trying to attract a value-added livestock sector back to Saskatchewan. The economies for doing that just do not exist under the present regime. So I guess I agree with what you are saying. We have the concerns and I am sure that other jurisdictions have the concerns, and I am afraid that if it is not dealt with in an overall way, it is going to be dealt with on a jurisdictional basis. If it is dealt with on a jurisdictional basis, there are no winners.

Mr. Hargrave: Mr. Berntson, I want to pose my second question.

As a result of a very interesting discussion that developed this morning ...

The Chairman: Excuse me, Mr. Hargrave.

I see an individual at the members' table who is not a member. If members wish to have discussions with somebody else, they must do it some place else besides at the members' table.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

I am referring, Mr. Minister, to that portion of our morning program when the Commodity Coalition presented an excellent brief and one of their spokesmen, Mr. Ivan McMillan, made a very interesting suggestion that seemed to be, I think, very well received by the committee here.

[Translation]

continuel du bétail et des industries de transformation vers le centre du Canada?

Monsieur le ministre, je serais tenté d'ajouter «ou vers les États-Unis» et je tiens à expliquer pourquoi. Nous avons eu à faire face, tout récemment, à une menace contre notre industrie de la mise en conserve de la viande et de nos industries secondaires de transformation dans l'Ouest, parce que pour des raisons d'économie d'échelle bien compréhensibles invoquées aux États-Unis et aussi en raison de l'avantage extrêmement élevé qui découle des coûts de la main-d'œuvre au sud, nos industries de mise en conserve de l'Ouest doivent faire face à une période d'intense concurrence seulement pour assurer leur survie, même les grosses entreprises.

Mais ma question est: est-ce là un facteur auquel vous devez vous attacher lorsque vous posez cette question? Est-ce là une partie du problème comme la menace à laquelle notre bétail engrangé fait face, surtout en raison du fait qu'il est exporté aux États-Unis pour la boucherie pour ensuite être importé de nouveau à titre de boeuf en boîte ou de carcasse, en vue de satisfaire à nos propres besoins?

M. Berntson: C'est pour nous en Saskatchewan un problème très réel et c'est un problème qui devient de plus en plus grave.

En Saskatchewan, on fait l'abattage d'environ 20 p. 100 de notre bétail. Les autres 80 p. 100 sont expédiés pour finition et boucherie. Nous cultivons le grain de provende. Nous avons tous les avantages naturels ici, semble-t-il, pour établir un secteur de bétail rentable à valeur ajoutée dans notre province. Ce secteur ne s'est pas développé. Quand nous avons tenté l'expérience il y a plusieurs années, l'expérience a échoué.

Nous essayons d'établir de nouveau en Saskatchewan un secteur de bétail à valeur ajoutée. Selon le régime actuel, l'économie ne saurait supporter une telle initiative. Je suis donc d'accord avec vos sentiments. Nous nous préoccupons de cette question et je suis sûr que les autres juridictions en font autant et je crains que si l'on ne règle pas la question sur le plan d'ensemble, on devra la traiter sur une base locale. Si on en fait ainsi, on aura tout à perdre.

M. Hargrave: Monsieur Berntson, je voudrais poser ma deuxième question.

A la suite de la discussion très intéressante qui s'est déroulée ce matin ...

Le président: Excusez-moi, monsieur Hargrave.

Je vois à la table des membres une personne qui n'est pas membre. Si les membres veulent tenir des discussions avec quelqu'un d'autre, ils devront le faire ailleurs qu'à la table des membres.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Je fais allusion, monsieur le ministre, à la partie du programme de ce matin lorsque la Coalition des denrées (*Commodity Coalition*) a présenté un mémoire excellent et que l'un de ses porte-parole, M. Ivan McMillan, a proposé une suggestion très intéressante qui a paru être bien accueillie par le Comité.

[Texte]

The suggestion was that in the event that no meaningful compromise is arrived at in our discussions after we are all through this committee stage and into clause-by-clause and so on, the amendment stage in Ottawa, perhaps we might seriously consider an amendment that would require the whole issue of the method of payment to be discussed in some depth in the 1985-1986 review. In other words, that that be part of Bill C-155 as it is finally passed.

I would like to ask how you feel about that, because it did receive, I sensed, pretty good support around the table here this morning.

Mr. Berntson: I represent a far broader constituency than Mr. McMillan, so I have to be fairly representative of the constituency that I represent when I answer those questions.

I have a great deal of respect for the judgment of Mr. McMillan and I would just take the suggestion under advisement and let you know where we would fit on that particular thing after I do some personal analysis.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

With that, I wish to thank the hon. minister and his associates for being here this afternoon.

Mr. Minister, I do not know how many people agreed or disagreed with your answers but your answers were short and direct, and I appreciate that. Thank you very much, sir.

Mr. Berntson: Thank you, Mr. Chairman. It was a pleasure being here.

The Chairman: Order, please.

I now call to the witness table the representatives of the Saskatchewan Federation of Agriculture and the representatives of the Canadian Agricultural Movement Incorporated.

Before we start with the witnesses that I have just called, is it the wish of the committee that the brief of the Saskatchewan government be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you.

It is my understanding that the Saskatchewan Federation of Agriculture is represented by the president, Mr. Robert McGillvray. Which one is Mr. McGillvray?

Mr. McGillvray, welcome to the committee.

Who is the representative for the Canadian Agricultural Movement Incorporated?

Mr. Walter Sigda (President, The Canadian Agricultural Movement Incorporated): I am. My name is Walter Sigda, and I am President of the Canadian Agriculture Movement.

The Chairman: Yes, okay. Very good.

[Traduction]

La suggestion était que si nous n'en arrivons pas à un compromis significatif dans nos discussions après avoir passé par le stade du comité et entrepris l'étude du projet de loi clause par clause et atteint le stade des amendements à Ottawa, nous pourrions peut-être examiner sérieusement une modification qui nous obligeraient à débattre la question de la méthode de versement d'une façon plus approfondie lors de l'examen de 1985-86. En d'autres termes, que ce soit là une partie du projet de loi C-155 tel qu'approuvé en dernier compte.

Je voudrais vous demander ce que vous en pensez, parce que cette proposition semble avoir été bien accueillie à cette table ce matin.

M. Berntson: Je représente un ensemble de commettants plus large que monsieur McMillan; je dois donc représenter ce groupe en répondant à ces questions.

Je respecte le jugement de monsieur McMillan et je voudrais suspendre mon jugement et vous dire ce que nous pensons après avoir effectué une petite analyse personnelle.

M. Hargrave: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Hargrave.

Ceci dit, je voudrais remercier l'honorable ministre et ses associés pour être venus ici cet après-midi.

Monsieur le ministre, je ne sais pas combien de gens sont d'accord ou non avec vos réponses, mais vos réponses ont été concises et directes et je vous en remercie, monsieur.

M. Berntson: Merci, monsieur le président. Il m'a fait plaisir d'être des vôtres.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

J'appelle maintenant à la table des témoins les représentants de la *Saskatchewan Federation of Agriculture* (Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan) et les représentants de la *Canadian Agricultural Movement Incorporated*.

Avant de commencer à interroger les témoins que je viens de nommer, le comité veut-il que le mémoire du gouvernement de la Saskatchewan soit inclus dans le procès-verbal de l'audition d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci.

Il me semble que la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan est représentée par son président. M. Robert McGillvray? Qui est monsieur McGillvray?

Monsieur McGillvray, bienvenue au Comité.

Qui est le représentant de *Canadian Agricultural Movement Incorporated*?

M. Walter Sigda (président, The Canadian Agricultural Movement Incorporated): C'est moi. Je me nomme Walter Sigda et je suis le président de *Canadian Agricultural Movement*.

Le président: Très bien.

[Text]

I would ask Mr. McGillvray to introduce his associates and to make his opening statement, please.

Mr. Robert A. McGillvray (President, Saskatchewan Federation of Agriculture): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to introduce, starting at the far right, Mrs. Linda Boxall, who is an Executive Committee Member. She is an egg producer and resides in the Regina area and produces eggs here. Mr. Ward Morkenson is on our Executive Committee. He is a hog producer from Siemens. Mr. Bud Morken, on my immediate right, is on the Executive Committee. He is a beef and grain producer in northeast Saskatchewan, and he is the Vice-President of the United Grain Growers organization.

• 1635

Also with me is Mr. Gary Carlson, Secretary Manager of the Saskatchewan Federation of Agriculture. He resides in Regina. Mr. George Siemens is the Director of the Saskatchewan Federation of Agriculture. He is on the Executive Committee, and he is a beef and grain producer from Fiske, Saskatchewan.

That is our delegation, Mr. Chairman.

I would like to thank you, Mr. Chairman, for the opportunity given to the Saskatchewan Federation of Agriculture to appear before this committee and present our thoughts on Bill C-155. The structure I would like to use is this. I would like to tell you what the Saskatchewan Federation is, who its members are and how we work. We feel we are a unique group, Mr. Chairman, and we are the ones who really do represent everybody.

I have a one-page summary if you would like that or any part of the brief to be read afterwards.

The Chairman: Thank you very much, sir. That is fine. If you are reading the brief, it will be in the record anyway. If you are not reading it, we will append it to the proceedings. The choice is yours.

Mr. McGillvray: I will proceed, Mr. Chairman.

The Saskatchewan Federation is a provincial wing of the Canadian Federation of Agriculture, Mr. Chairman, which is a national policy body well recognized by all governments that have held office in Ottawa over the past decades. The Saskatchewan Federation of Agriculture is composed of 13 member groups organized in the Province of Saskatchewan, some of which have affiliated national bodies as well. I would like to list for you, Mr. Chairman, the member groups and tell you a bit about them.

The Co-operative Hail Insurance Limited does business in Manitoba and Saskatchewan. It has had over \$140 million of insurance liability in the past years, and it sold insurance to 14,829 producers. It is not a heavy policy-making body. It has taken a position on represented issues and it has a position on the transportation issue.

[Translation]

Je demanderais à M. McGillvray de présenter ses associés et de faire sa déclaration d'ouverture.

M. Robert A. McGillvray (président, Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan): Merci, monsieur le président.

Je voudrais présenter, en commençant par mon extrême droite, Madame Linda Boxall, membre du comité exécutif. Elle produit des oeufs; elle demeure dans la région de Regina et produit les oeufs ici. M. Ward Morkenson fait partie de notre comité exécutif. Il est éleveur de porcs de Siemens. M. Bud Morken, à ma droite, est membre du comité exécutif. Il est un producteur de bœuf et de grain du nord-est de la Saskatchewan et il est le vice-président de *United Grain Growers*.

Également à mes côtés, M. Gary Carlson, secrétaire gestionnaire de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan. M. George Siemens est membre du conseil d'administration de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan. Il fait partie du comité exécutif et il est un producteur de bœuf et de grain de Fiske en Saskatchewan.

Et voilà donc notre délégation, monsieur le président.

Je voudrais vous remercier, monsieur le président, pour avoir donné à la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan l'occasion de comparaître devant ce comité et de présenter notre opinion au sujet du projet de loi C-155. Voici la façon dont je voudrais procéder. Je voudrais vous dire ce que la Fédération de la Saskatchewan signifie, qui en sont les membres et comment nous fonctionnons. Nous estimons être un groupe unique, monsieur le président, et nous sommes ceux qui effectivement représentent tout le monde.

J'ai un résumé d'une page si vous le voulez ou toute partie du mémoire que vous pourrez lire plus tard.

Le président: Merci beaucoup, monsieur. D'accord. Si vous faites lecture du mémoire, il sera mis au dossier. Si vous ne le lisez pas, nous le joindrons en annexe aux délibérations. C'est à vous de choisir.

M. McGillvray: Je vais poursuivre, monsieur le président.

La Fédération de la Saskatchewan est une branche de la Fédération canadienne de l'agriculture qui est un organisme national de politique reconnu par tous les gouvernements qui ont été au pouvoir à Ottawa depuis plusieurs décennies. La Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan comprend 13 groupes membres organisés dans la province de la Saskatchewan, dont certains sont affiliés aussi à des organismes nationaux. Je voudrais énumérer, monsieur le président, les groupes qui sont membres et vous donner des précisions à leur sujet.

The Co-operative Hail Insurance Limited: est en affaires au Manitoba et en Saskatchewan. Elle a versé plus de 140 millions de dollars en assurances depuis quelques années et a vendu de l'assurance à 14,829 producteurs. Ce n'est pas un organisme qui se préoccupe beaucoup de formuler des politiques. Il a pris une certaine position au sujet des questions

[Texte]

The Dairy Producers Co-operative Limited of Saskatchewan has 4,431 members. They have a very extensive dairy policy and it has a transport position. It is very active in the Saskatchewan Federation of Agriculture and very supportive.

The Federated Co-operatives Limited are a member. They have a transportation policy. They have a large business in the three prairie provinces.

The Saskatchewan Chicken Marketing Board has 63 members. Basically, it has a specific policy regarding the chicken industry.

The Saskatchewan Commercial Egg Producers Marketing Board has 102 members and it has specific policy positions regarding the egg industry.

The Saskatchewan Turkey Producers Marketing Board has 23 members, and they have a very extensive policy regarding the turkey industry. You might note that in the feather industry the numbers are down but the units are of considerable size.

The Saskatchewan Hog Marketing Commission has 4,574 producers who market through the commission. They have a specific hog policy position and will present their own position on transportation later.

The Saskatchewan Milk Producers Association has 814 members. It has a policy dealing with milk.

The Saskatchewan Municipal Hail Association sells insurance to 35,500 producers, and it has a comprehensive agricultural policy position.

The Saskatchewan Swine Breeders Association has 60 members, and they have a comprehensive hog policy.

We have also the Saskatchewan Wheat Pool and the United Grain Growers, each of whom has a very extensive and comprehensive agricultural policy position. The Saskatchewan Wheat Pool has over 69,000 producers who do business with them. The United Grain Growers has over 48,000 shareholders in the Canadian Wheat Board region, and some of these are the same people that do business with both organizations. They seek the unanimity of support for their policy through the Saskatchewan Federation of Agriculture and through the Canadian Federation of Agriculture for further strength.

The Western Cow-Calf Producers Association has 1,200 members and they have a policy relating more to the beef industry.

Those are the members and committee members of the Saskatchewan Federation of Agriculture.

Although the federation is not the most visible or vociferous here at this hearing, or in its policy presentations throughout the year, you can readily see that there is the in-depth strength and numbers behind the federation. This federation structure

[Traduction]

représentées et il a adopté une position sur la question du transport.

The Dairy Producers Co-operative Limited de Saskatchewan comprend 4,431 membres. Ce groupe a une politique très large au sujet des produits laitiers et il a adopté une position au sujet des transports. Ce groupe est très actif au sein de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan et l'appuie fortement.

The Federated Co-operatives Limited fait partie de notre groupe. Il possède une politique des transports. Il a un large chiffre d'affaires dans les trois provinces des Prairies.

The Saskatchewan Chicken Marketing Board regroupe 63 membres. C'est essentiellement un groupe qui a une politique expresse au sujet de l'industrie de la volaille.

The Saskatchewan Commercial Egg Producers Marketing Board comprend 102 membres et a une politique expresse au sujet de l'industrie des oeufs.

The Saskatchewan Turkey Producers Marketing Board comprend 23 membres et a adopté une politique très spécifique au sujet de l'industrie de la dinde. On doit remarquer que, dans l'industrie de la volaille, le nombre de groupes est moins élevé mais ces groupes sont de taille importante.

The Saskatchewan Hog Marketing Commission regroupe 4,574 producteurs qui mettent leur produit en marché par l'intermédiaire de la commission. Ce groupe possède une politique déterminée au sujet du porc et présentera sa position sur les transports à une date ultérieure.

The Saskatchewan Milk Producers Association comprend 814 membres. Sa politique traite du lait.

The Saskatchewan Municipal Hail Association vend de l'assurance à 35,500 producteurs et possède une politique agricole assez élaborée.

The Saskatchewan Swine Breeders Association comprend 60 membres qui possèdent une politique élaborée au sujet du porc.

Nous avons également le pool du blé de la Saskatchewan et le *United Grain Growers* qui ont chacun une politique agricole approfondie et élaborée. Le pool du blé de la Saskatchewan regroupe plus de 69,000 producteurs. Le *United Grain Growers* comprend plus de 48,000 actionnaires dans la région de la Commission canadienne du blé et certains d'entre eux font affaire avec les deux organisations. Ils recherchent l'unanimité dans l'appui de leur politique par l'intermédiaire de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan et de la Fédération canadienne de l'agriculture.

The Western Cow-Calf Producers Association regroupe 1,200 membres qui ont une politique axée plutôt sur l'industrie du boeuf.

Voilà donc les membres et les membres du comité de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan.

Bien que la fédération ne soit pas la plus visible ou la plus bruyante des organisations présentes à cette audition ou lorsqu'elle formule sa politique durant l'année, vous pouvez constater qu'il y a une certaine force numérique et une force

[Text]

attempts to arrive at a consensus opinion of 13 member groups, and where that is not possible a majority and minority position are presented. These positions are lobbied for in a non-militant fashion. The Saskatchewan Federation has all three political parties represented, so I guess we do not have to argue about what we are because we have them all here, and we try to accommodate them all to the extent our constitution will allow.

I think what is very important is that the federation has an excellent record of negotiating policy improvements resulting in improved positions for the agricultural industry in Saskatchewan and Canada, and attempting to achieve recognition for the industry, and an income level in relation to the contribution the agricultural industry makes to the national economy.

I would like to present now, Mr. Chairman, some of the background comments and perhaps overviews of the federation which is the foundation for the formation of our policy, some of which I have heard discussed at this hearing.

Efficiency has come up a number of times and I have heard it quite predominantly by one or two of the bureaucrats from Ottawa who travel western Canada. I pose this question about efficiency: What is meant by efficiency, for whom and by whom, and please define it? It has not yet been defined. We have shrinkage in consolidation in the grain industry in western Canada, where the largest Saskatchewan Wheat Pool had approximately 1,200 points, and they are down into the 500 to 600 range now. Some of these points are doing over a million bushels of handling and the United Grain Growers has had, I think, a comparable shrinkage in their number of elevators.

The branch line recommendations have been outlined by the Hall report, which was a very extensive and a very time-consuming study. That recommendation was made to the year 2000. I wonder what could be more efficient or what could be more satisfactory than a study like that which has been reported?

Is efficiency being looked for, or is there an attempt at a cost shift from the railways onto society in general? You might look at some of the reports that we have heard from the Russian system. They have extensive inland terminal structures. They have many very poor railroads; they are very envious of our structure of railroads. They are having problems with flexibility in getting their grain into terminals because of the poor roads and because of winter conditions and spring conditions. They lack flexibility and storage capacity in their terminals.

We look at competition, which was mentioned earlier. World competition is faced by the agricultural industry. I quote again: In the European Economic Community, the figure I had was that 39% of the producer income comes from the government; in the United States, 33% of the producer income comes from government. In Canada, 11% of the producer income comes from government. We look at the characteristics of the European Economic Community and it is

[Translation]

intérieure dans la fédération. La structure de la fédération est conçue de façon à ce que les 13 groupes membres puissent en arriver à un accord et, lorsque cela n'est pas possible, on présente une position majoritaire et une position minoritaire. Les deux parties débattent la question mais non d'une manière agressive. Les trois partis politiques sont représentés au sein de la Fédération de la Saskatchewan; nous n'avons donc pas à argumenter pour savoir qui nous sommes, car nous sommes tous ici et nous tentons d'en arriver à un accord lorsque notre constitution nous le permet.

Il est très important de souligner que la fédération a réussi à négocier des améliorations en matière de politique, ce qui a donné lieu à une amélioration de la situation agricole en Saskatchewan et au Canada et à se faire reconnaître ainsi qu'à faire établir un niveau de revenu proportionné à l'apport que l'industrie agricole fournit à l'économie nationale.

Je voudrais maintenant, monsieur le président, formuler certains commentaires et examens d'ensemble qui constituent le fondement de la politique de la fédération, certains desquels on a mentionné plus tôt.

La question de l'efficacité est revenue sur le tapis à plusieurs reprises, et j'en entends parler surtout d'un ou de deux bureaucrates qui viennent d'Ottawa pour voyager dans l'Ouest du Canada. Je pose une question au sujet de l'efficacité: que veut-on dire par «efficacité», par qui et pour qui? et comment la définir? On ne l'a pas encore définie. Il y a eu rétrécissement dans l'œuvre de réorganisation de l'industrie du grain dans l'Ouest du Canada, puisque le plus gros pool de blé de la Saskatchewan comptait environ 1,200 points et qu'il n'en a maintenant que de 500 à 600. Certains de ces points avaient un chiffre d'affaires de plus d'un million de boisseaux dans le domaine de la manutention et le *United Grain Growers* accuse une diminution semblable du nombre de ses élévateurs.

La recommandation au sujet des embranchements a été formulée dans le rapport Hall, qui constitue une étude très poussée et très longue. Cette recommandation valait pour jusqu'à l'an 2000. Je me demande ce qui pourrait être plus efficace ou plus satisfaisant qu'une étude de ce genre?

Cherche-t-on l'efficacité ou une façon de rejeter la responsabilité des coûts des chemins de fer sur la société en général? Vous pouvez parcourir les rapports qui parlent du système russe. Ils ont des terminus internes très larges. Leurs chemins de fer ne sont pas très bons; ils nous envient notre système ferroviaire. Ils éprouvent des difficultés parce qu'ils manquent de souplesse dans le transport de leur grain vers les terminus en raison de la mauvaise condition de leurs routes et en raison des conditions climatiques de l'hiver et du printemps. Leurs terminus manquent de souplesse et de capacité d'entreposage.

Nous examinons la concurrence, comme on l'a mentionné plus tôt. L'industrie agricole fait face à la concurrence mondiale. On me dit que dans la Communauté économique européenne, 30 p. 100 du revenu du producteur provient du gouvernement; aux États-Unis, 33 p. 100 du revenu du producteur provient du gouvernement. Au Canada, 11 p. 100 du revenu du producteur provient du gouvernement. Nous examinons les caractéristiques de la Communauté économique

[Texte]

mostly self-consumed. The production is mostly self-consumed, and a large subsidy is made feasible because the people as a whole benefit from it. In the United States, the largest amount or percentage is self-consumed, and the smallest amount is exported. But to support the subsidies, they have a very large industrial development, which is in turn supported and held up by the agricultural industry purchases which make these subsidies easier to handle.

In Canada, we must export most of our production. Industrially, we are not developed to as large an extent as the United States. Consequently, we cannot afford to subsidize heavily the agricultural sector, as our competition can. Canada can afford, and the best place to put the subsidy is at, the basic value-added stage, after the commodity has left the farm gate. Of course, one example of this is at the transportation level.

• 1645

We also find that the transportation policy presented attempts to solve too many problems with one solution, and this is not a realistic approach. We feel we have three problems with which to deal with.

Yes, there is a transportation problem, but there also is a feed grains problem and there is also a very serious income problem in the industry, and this goes all across Canada. Grain is at the 1974 level, yet input costs have doubled or tripled, and these figures have been presented to you during this hearing.

Transportation serves all of Canada. Agriculture uses less than one-fifth of this capacity, so transportation really is a national concern; let the nation as a whole pay on their ability to pay. As a parallel, we look across the border to the United States where they needed an inter-state highway. They built I-90, I-80, I-5 and a whole lot of other highways. They were built. There was not all this type of thing going on at all. They needed them. They were needed for national defence; they are in the national interest, they built them. We look back at Canada, and an example in Canada is the TransCanada Highway. It was necessary for the development of Canada; it was built and a policy was developed where it could be maintained—very workable, very feasible and very practical.

Mr. Chairman, those are some background notes with which I would like to preface our presentation. I would ask at this time whether Mr. Carlson, our Secretary Manager, would care to add any further comments before I read the summary.

Mr. Gary Carlson (Secretary Manager, Saskatchewan Federation of Agriculture): I will waive that, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. Proceed then, please, Mr. McGillvray.

Mr. McGillvray: The summary is found on page 1 of our presentation.

[Traduction]

européenne et nous constatons que cette région consomme la plupart de sa production. On y tolère une grande subvention parce que le peuple en profite dans son ensemble. Aux États-Unis, la plus grande partie de la production agricole est utilisée sur place tandis que la partie la plus petite est exportée. Mais pour pouvoir financer les subventions, les États-Unis possèdent un vaste système industriel qui est appuyé par les achats de l'industrie agricole qui permettent d'accorder ces subventions.

Nous devons, au Canada, exporter la plus grande partie de notre production. Sur le plan industriel, nous ne sommes pas aussi développés que les États-Unis. Nous ne pouvons donc pas nous permettre de subventionner le secteur agricole d'une façon soutenue comme nos concurrents peuvent le faire. Le Canada peut supporter le système de la valeur ajoutée, et c'est là qu'on devrait placer la subvention, une fois que la denrée a quitté l'exploitation agricole. Un exemple en serait au niveau du transport.

Nous estimons aussi que la politique des transports tente de régler trop de problèmes grâce à une seule solution et qu'elle ne constitue pas une manière d'agir réaliste. Nous faisons face à trois problèmes.

Oui, il existe un problème du transport mais il existe aussi un problème du grain de provende et il existe aussi un problème grave en ce qui a trait au revenu dans notre industrie, et ce problème s'étend à tout le Canada. Le grain se trouve au niveau de 1974 mais le coût de production a doublé et même triplé; on vous a présenté ces chiffres durant l'audition.

Le transport dessert tout le Canada. L'agriculture utilise moins d'un cinquième de la capacité; le transport devient donc un problème d'envergure nationale; que la nation paie selon sa capacité de payer. Comme exemple, nous pouvons constater ce qui se passe aux États-Unis où il a fallu construire une route inter-États. Ils ont construit la I-90, la I-80 et la I-5 et tout un réseau d'autres grandes routes. Elles ont été construites. Elles étaient nécessaires; nécessaires pour la défense nationale; elles ont été construites dans l'intérêt national. Les choses ne se passent pas comme cela au Canada. Regardons maintenant le Canada, où un exemple est la route trans-canadienne. Elle était nécessaire pour le développement du Canada; on l'a construite et on a élaboré une politique qui permet de la maintenir très pratique, très faisable et très réaliste.

Monsieur le président, voilà des notes de documentation avec lesquelles je veux préluder à notre exposé. Je demande à monsieur Carlson, notre secrétaire-gestionnaire, de bien vouloir ajouter ses commentaires avant que je ne lise le résumé.

M. Gary Carlson (secrétaire-gestionnaire, Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan): Allez-y.

Le président: Très bien, continuez, monsieur McGillvray.

M. McGillvray: Le résumé se trouve dans la page 1 de notre mémoire.

[Text]

The Saskatchewan Federation of Agriculture, together with other Prairie organizations, several years ago became supportive of a policy process which would bring about changes in national rail transportation policy affecting the prairie region.

However, the federation laid down several conditions which had to be addressed before negotiating any changes to the Crow's Nest Pass Act and the Crow rate per se. Change at what price has always been a fundamental concern. The federal transportation legislation must be consistent with at least four national agricultural policy objectives: to increase food production; to sell grain at competitive prices in the world marketplace; to maintain a favourable balance of national trade; and to enhance regional development.

The end result of the legislation must be a three-party agreement that fully compensates the railways according to performance, provides expenditure protection for the federal government and adequate income protection for prairie grain producers.

Amendments that must be made to Bill C-155 are more shipper cost protection; a safety net at about 6%; producer sharing of annual inflation equal to no more than half, to a maximum of 6%; opposition to variable rates by shipping point. However, the federation will support lower rates for the Canadian Wheat Board designated area respecting seasonal rates and weekend loading of cars; the elimination of the 31.1 million-tonne cap; no erosion of the present authority and power of the Canadian Wheat Board to market prairie grains; strong railway performance guarantees; commitment to completing branch line rehabilitation; continuance of the MCR and more crops under statutory rates.

The Saskatchewan Federation of Agriculture remains unconvinced that increased diversification on the Prairies will occur merely through freight rate adjustments. Political decisions taken domestically by the United States of America and by other countries are much more influential in determining the levels, types and location of food production and processing in Canada.

However, the federation acknowledges that a Crow hurt for livestock does exist, and recommends ongoing policy work in this area.

The federation recommends a more equitable national feed grains policy which will complement the new national rail transportation policy. The Federation policy proposals imply a greater financial commitment from the federal government. It is a mega-investment which will yield high returns internationally and domestically.

It is therefore important that the net income to prairie grain producers is protected by the legislation so that the potential

[Translation]

La Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan, de concert avec d'autres organisations des Prairies, a appuyé il y a plusieurs années une politique qui donnerait lieu à certaines modifications dans la politique du transport ferroviaire touchant la région des Prairies.

La Fédération a cependant exigé certaines conditions qui devaient être remplies avant la négociation de toute modification à la Loi du Nid-de-Corbeau et au tarif du Nid-de-Corbeau. On s'est toujours préoccupé du prix que coûterait tout changement. La loi sur les transports doit satisfaire au moins à quatre objectifs de politique agricole nationale: augmenter la production alimentaire, vendre le grain à des prix concurrentiels sur le marché mondial; maintenir une balance de commerce national favorable et stimuler le développement régional.

Le résultat de la loi doit être une entente tripartite qui rémunère les chemins de fer selon leur rendement, fournit une protection au gouvernement fédéral en matière de dépenses et fournit une protection du revenu suffisante aux producteurs de grain des Prairies.

Les modifications qui doivent être apportées au projet de loi C-155 doivent assurer une protection accrue contre les coûts des expéditeurs, un filet de sécurité d'environ 6 pour cent; le partage du coût de l'inflation par le producteur ne dépassant pas la moitié, jusqu'au maximum de 6 pour cent et suppression des taux variables selon le point d'expédition. La fédération appuiera cependant des taux plus bas pour les taux saisonniers et pour le chargement en fin de semaine dans les régions désignées par la Commission canadienne du blé; l'élimination du plafonnement de 31,1 millions de tonnes; aucune diminution de l'autorité et du pouvoir que possède la Commission canadienne du blé de mettre en marché le grain des Prairies; des garanties sérieuses du rendement des chemins de fer; l'engagement de mener à bonne fin la rénovation des embranchements et le maintien du MCR et des autres récoltes en vertu des taux statutaires.

La Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan n'est pas convaincue que les rajustements des taux du transport ferroviaire seuls aideront à la diversité dans les Prairies. Les décisions politiques prises aux États-Unis d'Amérique et dans d'autres pays influent plus sur les niveaux, les types et les endroits de la production et de la transformation des aliments au Canada.

La Fédération reconnaît cependant qu'il existe un dommage pour le bétail en matière du tarif du Nid-de-Corbeau et recommande de continuer à élaborer la politique dans ce domaine.

La fédération recommande une politique nationale sur le grain de provende plus équitable qui puisse se conformer à la nouvelle politique nationale sur le transport ferroviaire. La fédération, dans ses propositions, exige un engagement financier plus grand de la part du gouvernement fédéral. Il s'agit là d'un engagement gigantesque qui offrira des grains importants sur le plan intérieur et sur le plan international.

Il faut donc que la loi protège le revenu net des producteurs de grain des Prairies, de façon à augmenter le potentiel de

[Texte]

growth of the primary producing sector is enhanced, resulting in a significant multiplier effect for the Canadian nation. Strong net incomes for prairie grain producers will also provide a bright future for thousands of rural and urban prairie communities.

I might add in conclusion that in the number of recommendations placed we do have a minority position on a few of them, and Mr. Morken, Vice-President of the United Grain Growers, will deal with that if you wish to hear from him.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Perhaps that is something that might come out in questioning, but I seek a sense of the committee on that. Do you want the minority positions put, or do you want to seek that information through questioning?

Mr. Murta: Mr. Chairman, we will seek the information through questioning.

The Chairman: Pardon?

Mr. Murta: I do not know whether it would be helpful to the committee if we have the minority positions. If they are written out, they could be tabled and then we can seek further information or clarification through questioning.

The Chairman: Mr. McGillvray.

Mr. McGillvray: Mr. Chairman, we might comment on page 1. Mr. Morken could outline them. I think there were only three areas where there was disagreement.

The Chairman: Let us hear them. Mr. Morken.

Mr. Bud Morken (Executive Member, Saskatchewan Federation of Agriculture): Mr. Chairman, members of the committee, essentially the main one where we differ with the Saskatchewan Federation of Agriculture is on the method of payment. The committee heard from United Grain Growers in Winnipeg late last week and I think you have read into your records the full understanding of our position there. I maintain that position within SFA.

We have some difference on variable rates. Although we do not see variable rates being thrown totally loose, but we do see some advantages in a controlled variable rate system.

The Chairman: Thank you, Mr. Morken.

Thank you for your presentation. We will get to questioning in just a few minutes.

Mr. Sigda, do you have a statement to make, sir?

Mr. Sigda: Yes, I do. One of the things I want to mention first off is the bottom line on page 1: "total inflation to the nation" should be stroked out at the bottom of that page.

The Chairman: Okay. Proceed, please.

Mr. Sigda: Do you want me to read the statement now?

[Traduction]

croissance du secteur primaire de production, ce qui aura un effet multiplicateur sur la nation canadienne. Un revenu net plus élevé en faveur des producteurs de grain des Prairies ouvrira aussi de belles perspectives à des milliers de collectivités rurales et urbaines.

Je dois ajouter à titre de conclusion que parmi les recommandations que nous avons présentées, certaines d'entre elles n'obtiennent qu'un appui minoritaire. Monsieur Morken, vice-président de *United Grain Growers*, vous parlera de cela si vous voulez bien l'entendre.

Merci, monsieur le président.

Le président: Peut-être que cela pourrait ressortir des questions, mais j'aimerais connaître le sentiment du comité à ce sujet. Voulez-vous entendre l'opinion des positions minoritaires ou voulez-vous obtenir cette information par les témoignages?

M. Murta: Monsieur le président, nous chercherons à obtenir ces renseignements en posant des questions.

Le président: Pardon?

M. Murta: Je ne sais pas si cela aiderait le Comité de connaître la position minoritaire. Si ces positions sont inscrites dans le document, on pourrait les déposer et on pourrait ensuite obtenir des renseignements ou des éclaircissements durant la période des questions.

Le président: Monsieur McGillvray.

Mr. McGillvray: Monsieur le président, nous pourrions faire des commentaires au sujet de la page 1. Monsieur Morken a énoncé les points. Il me semble qu'il y a désaccord dans trois domaines seulement.

Le président: Parlez de ces points, monsieur Morken.

M. Bud Morken (membre exécutif, Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan): Monsieur le président, membres du Comité, le point sur lequel il y a désaccord au sein de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan est principalement au sujet de la méthode de versement. Le Comité a entendu le témoignage de *United Grain Growers* la semaine dernière à Winnipeg. Vous avez inscrit dans vos dossiers la position qui existe. Je maintiens cette position au sein de la F.A.S.

Nous sommes en désaccord sur certains taux variables. Nous ne sommes pas en faveur de rejeter complètement les taux variables mais nous voyons un avantage à un certain contrôle de ces taux variables.

Le président: Merci, monsieur Morken.

Merci pour votre présentation. Nous allons procéder aux questions dans quelques instants.

Monsieur Sigda, voulez-vous faire une déclaration?

Mr. Sigda: Oui. Je voudrais mentionner tout d'abord la dernière ligne de la page 1 «inflation totale pour la nation». Cela devrait être rayé du bas de la page.

Le président: Très bien, continuez.

Mr. Sigda: Voulez-vous que je lise la déclaration?

[Text]

The Chairman: Is it your wish to read the statement, or simply to have it appended to the proceedings, Mr. Sigda?

Mr. Sigda: I think it needs a little explanation as I go along. We had a short time, like all the others, to put this together and so after compiling it, I figure if I read it I can make a little clarification that might help it.

The Chairman: I would suggest you read it and then if the members want clarification, that can come through questioning sir.

Mr. Sigda: The Canadian Agriculture Movement, Saskatchewan Division—ladies and gentlemen, honourable guests, it gives us great pleasure to take part in these hearings on the Crow. This meeting of the many different organizations from business, legal, social, etc. to industries down to those that represent the most important industry agriculture, shows their concern about the state of the economy, which leads us to the matter of the Crow issue.

We of the Canadian Agriculture Movement are presenting a more realistic solution to this problem. We know that costs have risen for everyone. Inflation has dealt that blow to every segment of the economy. History proved, and is proving itself again, that it takes farmers to take a stand and say that to have a balanced economy they too must be paid honest cost of production costs, and that failing to do so not only the farmers or one nation but the whole world cannot have true prosperity or true lasting peace.

• 1655

The government is showing great concern for the income of the railroad, but we as farmers must present proof that our income is also insufficient. The following is statistical proof of the cost of production of a bushel of wheat: seed and cleaning, 28¢; fuels, 55¢; machinery, 60¢; taxes, 24¢; parts and repairs, 50¢; labour—and this is minimum labour—\$1; vehicles, 20¢; freight, 26¢; crop insurance, 11¢; other insurance—we have to take into consideration the young farmer purchasing property since Farm Credit insists he must insure the buildings—10¢; fertilizers, 88¢; sprays—and this is a minimal spray factor . . . 59¢; interest, 76¢; land investment—and the return should be at least 10% while railroads want 25% . . . that would bring it to \$3; machinery investment, \$1.70, also at a 10% return on capital. This brings the input costs to \$10.55 a bushel.

When we compiled this cost production sheet we got these figures from Manitoba department, and at that time the initial price of wheat was not announced yet. We took a 75¢ payment from the Wheat Board and added it to the initial price and brought it to \$5.25, which was higher than it actually is. This figure is now higher, so it brings a total loss to the farmer of \$5.42.

[Translation]

Le président: Désirez-vous lire la déclaration ou la faire annexer au procès-verbal, monsieur Sigda?

Mr. Sigda: Je crois qu'il faudrait l'expliquer un peu. Nous n'avons pas eu beaucoup de temps, non plus que les autres, pour rédiger ce document et je crois que si je le lisais, je pourrais fournir des éclaircissements de temps en temps.

Le président: Je suggère que vous en fassiez la lecture et que si les membres veulent des éclaircissements, ils peuvent les obtenir en posant des questions.

Mr. Sigda: La division de la Saskatchewan de *Canadian Agriculture Movement*, mesdames et messieurs et distingués invités, il nous fait plaisir de participer à ces auditions sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Cette rencontre de tant de diverses organisations des secteurs des affaires, du droit, du bien-être social, et des industries comme celles qui représentent l'industrie la plus importante, soit l'agriculture, reflète leur souci de l'état de l'économie, qui nous porte au sujet du problème du Nid-de-Corbeau.

Nous de *Canadian Agriculture Movement* présentons une solution plus réaliste au problème. Nous savons que les coûts se sont élevés pour tout le monde. L'inflation a secoué tous les secteurs de l'économie. L'histoire prouve que les exploitants agricoles doivent faire front commun et soutenir que, dans une économie équilibrée, ils doivent recevoir un remboursement honnête du coût de leur production et que dans le cas contraire ni les exploitants agricoles, ni le pays, ni le monde ne peuvent jouir de vraie prospérité et de paix perpétuelle.

Le gouvernement semble se préoccuper du revenu du chemin de fer mais nous, cultivateurs, nous devons prouver que notre revenu n'est pas suffisant. Voici une preuve statistique du coût de production d'un boisseau de blé: semence et nettoyage, 28 cents; carburants, 55 cents; équipement, 60 cents; taxes, 24 cents; pièces et réparations, 50 cents; main-d'œuvre—it s'agit ici du minimum de main-d'œuvre, 1 \$; véhicules, 20 cents; transport de marchandises, 26 cents; assurance des récoltes, 11 cents—nous devons tenir compte du jeune cultivateur qui achète des biens, puisque le Crédit agricole insiste pour qu'il assure les bâtiments, 10 cents; fertilisants, 88 cents; pulvérisateurs—et c'est ici un facteur minime—59 cents; intérêts, 76 cents; placement des terres—dont le rendement doit être au moins de 10 p. 100 tandis que les chemins de fer réclament 25 p. 100—ce qui porte le coût à 4 \$; investissement en équipement, 1,70 \$, aussi un rendement de 10 p. 100 sur le capital. Ceci porte le déboursé à 10,55 \$ le boisseau.

Lorsque nous avons rédigé cette fiche de coût de production, nous avons obtenu les données du ministère du Manitoba. À ce moment-là, le prix initial du blé n'avait pas été annoncé. Nous avons pris note du paiement de 75 cents de la Commission du blé et nous l'avons ajouté au prix initial, ce qui le porte à 5,25 \$, prix qui est plus élevé que le prix actuel. Ce montant est d'ailleurs plus élevé maintenant et reflète une perte totale de 5,42 \$.

M. Mazankowski: Un point d'ordre, monsieur le président.

Le président: Oui.

Mr. Mazankowski: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I wonder if the witness could tell us whether he is using railway accounting to interpret those costs?

Mr. Sigda: No. Those, by the way, are Manitoba's statistical figures. I am not questioning them that greatly.

Mr. Mazankowski: They resemble railway cost accounting!

Mr. Sigda: With already high taxes, fuel costs, bank interest, price of land, machinery repairs, plus high freight costs and more planned, and with lower initial grain prices, the farmer cannot survive this political mismanagement.

What has led us into this mess we call "mismanagement"—because mismanagement is what it is. To prove our theory, sitting in on discussions we hear the same story from all the reports: lack of sufficient income for the farmer, no matter whether small or medium size. Larger units, however, do not see that their turn is coming next. Unless they realize what is happening to them, they too are the next ones in line to go under.

We farmers know that it is not inefficiency that is to blame, nor is it poor management. Canadian farmers are among the most efficient in the world, keeping abreast with the newest technology. Their management is testimony to that fact.

It is in fact the cheap food policy, which is to blame on the powers that be, who stubbornly refuse to bring a policy that would bring agricultural raw materials, which is the new wealth that, when it is paid the honest, full cost of production, would bring true prosperity that would certainly correct most of the current financial problems in the Crow issue.

This brings us to dealing with the Crow issue in terms of farm income. As businessmen know, any expenditures made must be derived from a source of income. We farmers also know that anything we pay for must come from the product we produce to sell. Since governments set our prices, which are always too low to meet our cost of production, added freight costs can therefore not be met from the farmer's source of income. So we ask, where are we to obtain these funds to pay the added freight costs?

Something is really wrong with the government policies when one section of good, well-managed land can no longer provide the needs of a whole family up to a university education.

Farmers are efficient. They take great risks to feed the nation and those in need in the world. The farmers plead for a fair share and a fair price. Without a surplus, what would we share with the rest of the world?

[Traduction]

M. Mazankowski: Je me demande si le témoin pourrait nous dire s'il emprunte la comptabilité des chemins de fer pour interpréter ces coûts?

M. Sigda: Non. Ces données nous proviennent de statistiques du Manitoba. Je ne les mets pas en doute.

M. Mazankowski: Cela ressemble aux chiffres de comptabilité des chemins de fer!

M. Sigda: Étant donné les taxes élevées, le coût du combustible, le prix de la terre, les réparations de l'équipement, les coûts très élevés du transport des marchandises et les hausses qui sont envisagées dans ces coûts, et étant donné le prix initial très peu élevé du grain, l'exploitant agricole ne saurait survivre cette mauvaise gestion.

Ce qui nous mène à ce que nous appelons cette mauvaise gestion, car il s'agit bien de «mauvaise gestion». Pour prouver notre thèse, nous entendons le même refrain: manque de recettes satisfaisantes pour l'exploitant agricole, qu'il soit petit ou moyen. Les exploitations plus grandes, cependant, ne se rendent pas compte que ce sera leur tour un jour. À moins qu'elles ne se rendent compte de ce qui se passe, elles seront les prochaines victimes.

Nous, exploitants agricoles, nous savons qu'il ne faut pas attribuer de blâme à l'inefficacité ni à la mauvaise gestion. Les cultivateurs canadiens sont parmi les plus efficaces du monde, car ils se tiennent au courant de la plus nouvelle technologie. Leur gestion en est témoin.

C'est de fait la politique d'alimentation peu coûteuse qu'il faut blâmer, et qui provient des autorités qui refusent d'élaborer une politique en matière de matières premières agricoles, soit la nouvelle richesse, qui assure la rémunération du coût honnête de la production. C'est cela qui apportera la prospérité et qui réglerait certainement les problèmes financiers actuels causés par la question du Nid-de-Corbeau.

Ceci nous porte à la question du Nid-de-Corbeau en fonction du revenu agricole. Comme les hommes d'affaires le savent bien, toute dépense doit être appuyée par une source de revenu. Nous, cultivateurs, nous savons également que les paiements que nous effectuons doivent provenir du produit que nous cultivons pour fin de vente. Étant donné que les gouvernements établissent nos prix, qui sont toujours trop bas pour compenser le coût de notre production, on ne saurait compenser la hausse des frais de transport à même la source de revenu du cultivateur. Nous demandons donc comment obtenir ces fonds pour compenser la hausse du coût du transport des marchandises.

Quelque chose ne tourne pas rond quand un secteur d'une terre bonne et bien gérée ne peut plus subvenir aux besoins d'une famille entière, y compris l'enseignement universitaire.

Les cultivateurs sont efficaces. Ils prennent de grands risques à alimenter la nation et ceux dans le monde qui ont faim. Les cultivateurs demandent une part équitable et un prix juste. Sans un excédent, que pourrions-nous partager avec le monde?

[Text]

As mentioned before, raw materials, which are the new wealth, have to be priced a price that reflects true cost of production. Agricultural products are that source of new wealth. Therefore we ask the government to adopt a parity policy on agricultural products. Unless we add the proposed increased freight costs to the initial Wheat Board price, it is impossible for the farmer to absorb this added input cost, which is not determined by us.

Implement companies and other such industries charge the freight costs to the consumer. Therefore, the freight costs should be paid by the consumer of our agricultural products. Our true cost of production should be reflected FOB our local elevator.

Now let us look at what governments do to get money to operate. They put up the prices by applying more taxes to items of their choosing; as an example, gas, fuel, oil, taxes, etc. Every level of government knows how to push up taxes. None of the levels ever look back to see where these taxes are to come from; namely, earned income, which is income that does not have to paid back. Governments, it appears, prefer to substitute borrowed income in its place, but at whose expense?

In the 6 and 5 program the Trudeau government cooked up, the wage-earner is supposed to stay within those guidelines, but lending institutions and members of Parliament—and at this point we were thinking of Marc Lalonde, with his \$900 salary; so it is not meant to be rude, but it is an example—are exempt from these rules. They make it their patriotic duty to gouge the public well above these guidelines, thereby causing monetary slavery and more hardships to the farmers and the consumer. They prefer to put into place such programs as marketing boards, subsidies, stabilization plans, which are just bureaucracies that create more problems and expenses to the farmer and the consumer, which is not necessary.

The proposed Crow issue is another of these schemes which the farmer cannot absorb. What other industries pay freight both ways? We know of none! Yet this is what is forced upon the farmers of Canada. This is not democratic. The proposed freight cost should be paid by the consumer of our product.

Now let us look at how income is earned into circulation and how we can all prosper sevenfold without excessive credit, debt and interest.

Industries such as implement companies, automobile manufacturers, potash, et cetera, only generate wealth into circulation at a ratio of 1 to 5. That is to say, every \$1 paid to industry, in the final turnaround, pays \$5 when industry's costs are all recovered. This turnaround only keeps them in survival, because these industries depend on agriculture to survive.

Then we ask, where does all the wealth come from? Well, it comes from renewable resources, agricultural products. When

[Translation]

Comme nous l'avons mentionné, on doit établir pour les matières premières, qui constituent la nouvelle richesse, un prix qui reflète vraiment le coût de production. Les produits agricoles sont la source de la nouvelle richesse. Nous demandons donc au gouvernement d'adopter une politique paritaire au sujet des produits agricoles. À moins d'ajouter la hausse du coût que l'on propose au prix initial de la Commission du blé, il serait impossible pour le cultivateur d'absorber ce coût accru qui n'est pas déterminé par nous.

Les entreprises de machines aratoires et les autres industries connexes transmettent le coût du transport au consommateur. Le coût du transport des marchandises devrait donc être acquitté par le consommateur de nos produits agricoles. Notre coût de production réel doit être relié au prix franco à bord de notre élévateur local.

Voyons maintenant ce que les gouvernements font pour obtenir les fonds dont ils ont besoin. Ils augmentent les prix en imposant de nouvelles taxes aux marchandises de leur choix; par exemple, le gaz, le combustible, le pétrole, les taxes, etc. Chaque niveau de gouvernement sait comment augmenter ses taxes. Aucun des paliers de gouvernement ne regarde en arrière pour voir où l'on peut trouver l'argent: soit le revenu gagné, qui est le revenu qui n'a pas à être remboursé. Il semble que les gouvernements préfèrent utiliser des recettes empruntées, mais aux dépens de qui?

Dans le programme 6 et 5 que le gouvernement Trudeau a machiné, le salarié est censé se plier aux lignes directrices, mais les sociétés de prêts et les députés—nous songeons à Marc Lalonde et son traitement de 900 \$—sont exemptés de ces règles, soit dit sans offense. Ils s'efforcent, comme si c'était un devoir patriotique, d'extorquer du public des sommes au-delà des lignes directrices, ce qui cause des problèmes financiers aux exploitants agricoles et aux consommateurs. Ils préfèrent instituer des programmes comme les commissions de commercialisation, des subventions, des plans de stabilisation, qui ne sont que des bureaucraties qui suscitent de nouveaux problèmes et contraignent les exploitants agricoles et les consommateurs à des dépenses qui ne sont pas nécessaires.

La question du Nid-de-Corbeau est l'un de ces plans que l'exploitant agricole ne peut supporter. Quelle autre industrie doit payer dans les deux sens? Nous n'en connaissons aucune! Et cependant c'est le fardeau qu'on veut imposer aux cultivateurs canadiens. Ce n'est pas une initiative démocratique. Le coût du transport des marchandises qui est proposé doit être payé par le consommateur de notre produit.

Regardons maintenant comment le revenu est mis en circulation et comment nous pourrions tous prospérer sept fois autant sans frais de crédit excessifs, sans dette et sans intérêt.

Les industries comme celles des instruments aratoires, des automobiles, de la potasse, etc. ne fournissent d'apport que dans la proportion de 1 à 5. C'est-à-dire que chaque dollar qui est versé à l'industrie donne cinq dollars lorsque l'industrie a récupéré ses coûts. Ce rendement leur permet de survivre, parce qu'elles se fient à l'agriculture pour subsister.

Nous demandons donc d'où provient toute cette richesse? Elle provient de ressources renouvelables, de produits agrico-

[Texte]

agricultural products are paid honest, full cost of production they will generate \$7 of earned income for every \$1 paid to agriculture, in the final turnaround.

• 1705

So now our cheap food policies we spoke of short-change agriculture, forcing all segments of the economy to borrow \$7 to replace the \$1 short-changed agriculture. Add interest to this, and you have the cause of inflation. This is earned income substituted by borrowed income. This is why the proposed Crow rate is so strongly opposed. Inflation destroys the true value of all income in all segments of the economy.

If we are to get out of the economic recession we are in, we will have to get agriculture on the mend first—agriculture, in balance with all the other segments in the economy. At the present, as an example, wheat should be \$10.55 a bushel for number one red spring wheat. We are only getting paid \$5.15. Pay the farmer \$2 more a bushel, or \$7.25 a bushel, and see that we are on the right track. When you have found that out, you will gladly pay the rest, or \$3.25 a bushel more, to get rid of inflation. Then we will pay the railways their costs to move grain to port.

This brings us to be concerned with what we are handing the future generation of farmers. And what right do we have to mortgage the future of future generations?

Failing to see things as CAM sees this issue, as indicated, we take the stand to keep the statutory Crow intact. In the event that you fail to accept our proposal, our stand on the Crow is non-negotiable.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Sigda.

Mr. Mazankowski has indicated he wants to raise a point of order.

Now might be an appropriate time, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

Arising out of the testimony this morning there was some reference made to the increase in tariffs for handling and elevation charges, both at the primary elevator system and at the terminal system. I have had discussions with representatives of the Saskatchewan Wheat Pool, who have taken some exception to the figures that were used this morning and accordingly have presented to me a table that outlines in very concise and accurate form the increases in those tariffs from the year 1974-1975 to 1983-1984.

Since the committee is interested in ascertaining and obtaining all factual information it can, I wonder, Mr. Chairman, if it would be appropriate for me to present these

[Traduction]

les. Quand les produits agricoles se verront accorder un prix honnête, un prix qui reflète pleinement le coût de production, ces produits engendreront sept dollars de revenu gagné pour chaque dollar investi dans l'agriculture, une fois les comptes faits.

Maintenant, dans notre politique d'aliments peu coûteux, nous parlons d'une agriculture déficitaire et nous forçons tous les secteurs de l'économie à emprunter \$7 pour remplacer le \$1 qui manque à l'agriculture. Ajouter à cela les intérêts et vous avez la cause de l'inflation. On a remplacé un revenu gagné par un revenu emprunté. C'est pourquoi on s'oppose aussi énergiquement au tarif du Nid-de-Corbeau proposé. L'inflation détruit la vraie valeur de tout revenu dans tous les secteurs de l'économie.

Si nous voulons nous sortir de la récession économique dans laquelle nous nous trouvons, nous devons d'abord remettre en état l'agriculture, de même que tous les autres secteurs de l'économie. À l'heure actuelle, par exemple, le blé devrait se vendre \$10.55 le boisseau, pour le blé rouge de printemps numéro 1. Nous n'obtenons que \$5.15. Versez à l'agriculteur \$2 de plus le boisseau, soit \$7.25 et vous verrez que nous serons sur la bonne voie. Lorsque vous aurez réalisé cela, nous nous ferons un plaisir de payer la différence, soit \$3.25 le boisseau pour nous débarrasser de l'inflation. Alors nous paierons aux chemins de fer ce qu'ils demandent pour le transport du grain au port.

Cela nous amène à nous préoccuper de ce que nous allons laisser à la prochaine génération d'agriculteurs. Quel droit avons-nous d'hypothéquer l'avenir des générations futures?

Si vous ne pouvez voir les choses comme les voit le CAM, comme nous l'avons indiqué, nous devrons alors demander le maintien du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau tel qu'il est. Dans le cas où vous n'accepteriez pas notre proposition, nous déclarons que le Nid-de-Corbeau n'est pas négociable.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Sigda.

M. Mazankowski a fait savoir qu'il voulait faire appel au Règlement.

Ce serait peut-être le moment pour le faire, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président.

Dans le témoignage de ce matin, il a été fait allusion à l'augmentation des tarifs quant aux frais de manutention, tant au silo de départ qu'à celui du terminal. J'ai eu des discussions avec des représentants du pool du blé de la Saskatchewan qui ne sont pas tout à fait d'accord avec les chiffres qui ont été donnés ce matin et qui ont donc décidé de me présenter un tableau qui donne, sous une forme concise et exacte, l'augmentation de ces tarifs pour les années de 1974-1975 à 1983-1984.

Puisque le comité est intéressé à obtenir tous les faits, je me demande, monsieur le président, s'il ne serait pas utile de

[Text]

documents to the clerk and perhaps have them appended to today's proceedings, if that would meet with the approval of the committee.

The Chairman: I do not see any procedural difficulty with it. As a matter of fact, the clerk already has a copy, because they sent a copy here as well.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I do not see any procedural difficulty, Mr. Chairman. I find it strange that when other items are asked to be approved by the committee, whether it is steering committee or whole committee, there seems to be a great deal of difficulty. But I am quite prepared to support Mr. Mazankowski on this one.

The Chairman: I have no recollection, Mr. Benjamin, of anything having been asked to be appended, any documents that we have received, that the committee has refused.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if Mr. Benjamin is not interested in the facts, then perhaps he can lodge . . .

Mr. Benjamin: I just said I support him.

The Chairman: Let us leave it at that then.

Is it agreed that they be appended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, thank you.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Now we are going to questioning of the witnesses; we will start with Mr. Mazankowski, followed by Mr. Gourde.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

To Mr. McGillvray, I appreciate very much the presentation by the Saskatchewan Federation of Agriculture. Perhaps for the benefit of the committee you could tell us why the Canadian Federation of Agriculture chose not to present a submission to this committee. They are the umbrella organization, representing the national interests of agriculture. Could you tell the committee why they chose not to present a submission?

Mr. McGillvray: Mr. Chairman, the President of the Canadian Federation of Agriculture is here. If you would care to direct that question to him, he could probably answer it better.

Mr. Mazankowski: Unfortunately, we cannot direct questions to people who are not witnesses.

You acknowledge, Mr. McGillvray, that there is a livestock hurt. You are suggesting that it be dealt with in some other way. Would you acknowledge as well that it could be resolved with the application of a different method of payment?

Mr. McGillvray: I would like to refer that question, Mr. Chairman, first to Mr. Morken, who is a beef producer, and

[Translation]

remettre ces documents au greffier et de, peut-être, les annexer aux délibérations d'aujourd'hui, si le comité est d'accord.

Le président: Je n'y vois aucune difficulté. D'ailleurs, le greffier en possède déjà une copie, car ils lui en ont envoyé une.

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Je n'y vois pas d'objection, monsieur le président. Je trouve étrange que, lorsqu'on demande au comité d'approuver certains documents, qu'il s'agisse d'un comité de direction ou un comité plénier, il semble toujours y avoir d'innombrables difficultés. Mais je suis tout à fait prêt à appuyer M. Mazankowski sur ce point.

Le président: Je ne me souviens pas, monsieur Benjamin, que le comité ait refusé d'annexer des documents que nous aurions reçus.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, si M. Benjamin n'est pas intéressé à connaître les faits, il peut dans ce cas demander . . .

Mr. Benjamin: Je viens de dire que j'étais d'accord.

Le président: Restons en donc là.

Sommes-nous d'accord pour qu'ils soient annexés?

Des voix: D'accord.

Le président: Accepté, merci.

Mr. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant procéder à l'interrogatoire des témoins; nous commencerons avec M. Mazankowski, suivi de M. Gourde.

Mr. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président.

Je m'adresserais à M. McGillvray. J'apprécie beaucoup le mémoire présenté par la Fédération agricole de la Saskatchewan. Vous pourriez peut-être dire, pour le bénéfice des membres du comité, pourquoi la Fédération canadienne de l'agriculture n'a pas jugé bon de présenter un mémoire au comité. Elle est l'organisme parapluie qui représente les intérêts nationaux de l'agriculture. Pourriez-vous dire au comité pourquoi elle a choisi de ne pas présenter de mémoire au comité?

Mr. McGillvray: Monsieur le président, le président de la Fédération canadienne de l'agriculture est ici. Si vous voulez bien lui poser la question, il pourra sans doute y répondre mieux que moi.

Mr. Mazankowski: Malheureusement, nous ne pouvons pas poser de questions aux personnes qui ne sont pas témoins.

Vous avez reconnu, monsieur McGillvray, que l'élevage serait touché. Vous suggérez que l'on traite de la question d'une autre manière. Êtes-vous prêt à reconnaître que le problème pourrait être résolu par l'application d'une méthode différente de paiement?

Mr. McGillvray: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Morken, qui est un producteur de boeuf, de répondre à cette question, puis à M. George Siemens, qui est aussi un

[Texte]

Mr. George Siemens, who is also a beef producer, and finally to Mr. Carlson, if he wishes to comment.

Mr. Morken, would you care to comment?

Mr. Morken: Yes, Mr. Chairman. As I said earlier, that is one of the areas of difference between United Grain Growers and the position of SFA. Certainly we recognize the hurt; the SFA has recognized it. My position on the SFA board is that I challenged them to come up with an alternative. I continue to tell them that the UGG did support Gilson, and we saw that as a solution. So really the challenge is to other member organizations within SFA.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Just a moment. Mr. Siemens wanted to comment.

Mr. George Siemens (Board Member, The Canadian Agricultural Movement Incorporated): Thank you, Mr. Chairman.

I think it is correct to say that we recognize there is some hurt in the livestock industry, but it is not always so on a year to year basis, because of the difference of volume of production of feed grains in the western Canadian region. I guess on the other hand the federation has said from time to time, if not yearly, that the livestock industry is something that is perhaps somewhat separate from that of the grain industry or the transportation question.

Secondly, I think it must be recognized that we have said that if farmers cannot attain the kind of money from the consuming public to give them return on their investment for the manufacturing of a pound or a tonne of beef, then it is the responsibility of the government, either provincially or federally, to have a stabilization program that will in fact take into account these kinds of differences of dollars.

I think you recognize and understand that we have always said that a national program is most desirable. However, failing that we would gladly accept a provincial stabilization program. You know the history of that, that our province at least has seen fit to set up a stabilization program for the cow-calf people and for the feeder-to-finish program people. On that basis, at least some recognition has already been given in this province to do something about the livestock hurt as we have recognized it until this time.

I think we should be paying some attention to this. Hopefully, as I said in the beginning, we can encourage both levels of government to have what we call a national stabilization program, which will in effect pay attention to the national livestock hurt, not only provincially.

Mr. Mazankowski: I do not think anyone would argue with that answer. My only comment would be—and this is concurred in by numerous representations who have appeared before this committee—simply by making the Crow benefit payable to the railways, it further exacerbates distortion and further exacerbates the freight rate anomaly. So if you take that as a given, you would have to have compensating stabiliza-

[Traduction]

producteur de boeuf et, enfin, à M. Carlson, s'il souhaite apporter des commentaires.

Monsieur Morken, désirez-vous répondre?

Mr. Morken: Oui, monsieur le président. Comme je l'ai dit précédemment, c'est un des domaines sur lequel l'*United Grain Growers* et la FAS ont adopté des positions différentes. Nous reconnaissions certainement le problème. Quant à moi j'ai défié la FAS de trouver une autre solution. Je continue à dire que l'UGG a appuyé le rapport Gilson et nous le considérons comme une solution. La question est donc remise aux organismes membres de la FAS.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président . . .

Le président: Un moment. M. Siemens voudrait faire une observation.

Mr. George Siemens (membre du conseil du Canadian Agricultural Movement Incorporated): Je vous remercie, monsieur le président.

Je pense qu'il est exact de dire que nous reconnaissions que l'industrie du bétail va en souffrir, mais ce n'est pas toujours le cas d'une année à l'autre, en raison des différences dans le volume de production du grain de provende dans l'Ouest canadien. Je pense, d'autre part, que la Fédération a déclaré de temps à autre, sinon chaque année, que l'industrie du bétail est, en quelque sorte, distincte de l'industrie du grain ou de la question du transport.

Deuxièmement, je pense qu'il faut reconnaître que nous avons dit que si les agriculteurs ne peuvent obtenir des consommateurs un juste rendement de leur investissement pour la production d'une livre ou d'une tonne de boeuf, c'est alors la responsabilité du gouvernement, provincial ou fédéral, de mettre en place un programme de stabilisation, lequel, en fait, tiendrait compte de ces différences de rendement.

Je pense que vous reconnaissiez et que vous comprenez que nous avons toujours dit qu'un programme national était souhaitable. Toutefois, à défaut d'un tel programme, nous accepterions avec joie un programme provincial de stabilisation. Vous connaissez la situation, notre province du moins à juger bon de mettre en oeuvre un programme de stabilisation pour les éleveurs de vaches et de veaux et pour les éleveurs d'animaux de boucherie. A partir de là, on peut donc dire que la province a admis qu'il y avait un problème dans l'industrie du bétail, tout comme nous l'avons fait jusqu'à présent.

Je pense que nous devrions y prêter attention. Nous espérons, comme nous l'avons dit au tout début, encourager les deux paliers de gouvernements à avoir ce que nous appelons un programme national de stabilisation, lequel tiendrait compte du problème à l'échelle nationale, pas seulement à l'échelle provinciale.

Mr. Mazankowski: Je ne pense pas que quiconque puisse ne pas être d'accord avec cette réponse. Ma seule observation serait—et mon opinion est partagée par de nombreux témoins qui ont comparu devant le comité—qu'en versant la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer, cela ne fait qu'amplifier les écarts et accentuer l'anomalie créée par le tarif de transport de marchandises. Si vous acceptez cela, vous devez

[Text]

zation programs to offset that distortion. But that is a matter of debate.

• 1715

Mr. Chairman, Mr. McGillvray, you mention in your submission, or you refer to the importance of more shipper cost control and you go on to recommend the retention of the MCR, the minimum compensatory rates, to apply to canola oil and meal east of Thunder Bay. Have you considered—in the context of providing greater protection to the shipper, have you considered the prospect of proposing a minimum compensatory rate for the movement of grain throughout the whole system along the lines of the MCR that has been established east of Thunder Bay for the movement of finished canola products?

Mr. McGillvray: I will refer this, Mr. Chairman, to the three again.

Mr. Carlson, did you have a comment on the last question or were you satisfied with that?

Mr. Carlson: Mr. Chairman, I would like to add, if I might, latterly to Mr. Mazankowski's question on the MCR, we have not done an analysis such as the one you suggest. That is your latter question.

Mr. Mazankowski: Does it have any appeal to you?

Mr. Carlson: We have to take a look at it.

On the first question, there is no question that the federation delegates are agreed on the hurt. The United Grain Growers has been more aggressive on the point within the federation, recognizing that in terms of transportation rates, it can see a method of payment as that solution. The remaining delegates remain unconvinced in the sense that they see a considerable amount of homework needed to be done in the livestock red and white meat sector. They remain unconvinced, as our brief says, that freight rates are going to be the partial or total solution to that problem, but there are many more other extraneous factors. In other words, there is a lot of homework and a lot of housekeeping to do in that sector and that is why they are reluctant to see this solution be part of a grain rail transportation question solution. We have tried twice, under the WREF proposal and under the Western Conference proposal, in terms of pricing of feed grains, to come up with a solution. This has not met with favour either with Gilson or throughout the livestock sector. We came to the conclusion that we would have to keep an open door, an open mind on it and keep studying it, but that we would be not well advised to proceed with this as part of a rail transportation package for grain.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Final question. On just another point of clarification: Mr. McGillvray, I think I heard you correctly when you said that with respect to producer incomes in the EEC some 39%, I believe you said, comes from government support programs and subsidies. I think you used the figure of 33% for the United States and 11% for Canada. I am wonder-

[Translation]

avoir des programmes de stabilisation qui compenseront de tels écarts. Mais il y a là matière à discussion.

Monsieur le président, monsieur McGillvray vous avez mentionné dans votre mémoire, ou vous avez fait allusion, à l'importance d'un plus grand contrôle des frais d'expédition et vous recommandez le maintien du TMI, du tarif minimum d'indemnisation, qui s'appliquerait également à l'huile et à la farine de canola, à l'est de Thunder Bay. Avez-Vous envisagé, dans le cadre d'une plus grande protection accordée à l'expéditeur, avez-vous envisagé, dis-je, la possibilité de proposer un tarif minimum d'indemnisation pour le transport du grain sur tout le réseau, tel que celui établi à l'est de Thunder Bay pour le transport des produits finis du canola?

Mr. McGillvray: Monsieur le président, encore une fois, je demanderais aux trois mêmes personnes de répondre.

Mr. Carlson, avez-vous une observation à faire au sujet de la dernière question ou êtes-vous satisfait?

Mr. Carlson: Monsieur le président, j'aimerais ajouter, si je peux, au sujet de la dernière question de M. Mazankoski quant au T.M.I., que nous n'avons pas fait d'étude en ce sens. Voilà pour la dernière question.

Mr. Mazankowski: Est-ce que cela vous intéresse?

Mr. Carlson: Nous devrons étudier la question.

Quant à la première question, il ne fait aucun doute que les délégués de la Fédération sont d'accord sur le fait qu'il y a un problème. *L'United Grain Growers* a été encore plus loin sur cette question, au sein de la Fédération, en reconnaissant qu'en ce qui a trait aux tarifs de transport, la méthode de paiement serait la solution. Les autres délégués n'en sont pas convaincus car ils pensent qu'il reste encore beaucoup de travail à faire dans le secteur de la viande rouge et blanche. Ils ne sont pas convaincus, comme le dit notre mémoire, que les tarifs de transport des marchandises seront une solution partielle ou globale au problème, mais il y a bien d'autres facteurs qui entrent en jeu. En d'autres mots, il y a encore beaucoup de travail et du ménage à faire dans ce secteur et c'est pourquoi ils hésitent à considérer cette solution comme pouvant régler la question du transport ferroviaire du grain. Nous avons essayé deux fois, par la proposition du WREF et celle de la *Eastern Conference*, quant à l'établissement du prix du grain de provende, de trouver une solution. Elle n'a pas été acceptée, ni par Gilson, ni par le secteur de l'élevage du bétail. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il fallait laisser la porte ouverte, garder l'esprit ouvert et poursuivre l'étude, mais nous avons jugé qu'il valait mieux que cela ne fasse pas partie d'un Règlement d'ensemble pour le transport ferroviaire du grain.

Le président: Monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Une dernière question. Une précision, M. McGillvray, je pense que je vous ai bien compris lorsque vous avez dit, quant au revenu des producteurs de la CEE, que 39 p. 100, je crois, proviennent des programmes d'aide et des subventions des gouvernements. Je crois que vous avez donné le chiffre de 33 p. 100 pour les États-Unis et de 11 p. 100 pour

[Texte]

ing if you could give the committee the source of that information and if you could give any further details or background to it—whether it was a study, what are the components of those programs—to give us a clearer picture of the kind of support programs you are referring to within the context of those figures.

Mr. McGillvray: I could refer you to the . . . these figures came out at the last Canadian Federation of Agriculture annual meeting and I am quoting their source. Again, Mr. Flaten is here; those are figures he has used publicly as well.

Mr. Carlson, do you have any background on that?

Mr. Carlson: We would be prepared, Mr. Chairman, to consult with the Canadian Federation of Agriculture and sources in our office to provide the committee with that information.

Mr. Mazankowski: I wonder if that might not be undertaken, Mr. Chairman, for our benefit.

The Chairman: Certainly. If you would send them to the clerk of the committee, please, in Ottawa, we would be happy then to have them distributed to the members of the committee. Thank you, Mr. Mazankowski.

Monsieur Gourde, vous avez dix minutes.

M. Gourde: J'aimerais au départ, faire simplement un bref commentaire sur l'exposé du président du *Canadian Agricultural Movement*. À la page 3 de son exposé, il fait allusion au programme des 6 et 5 p. 100 du gouvernement Trudeau, et il dit que les membres du Parlement d'Ottawa ne sont pas tenus, de suivre ce programme des 6 et 5 p. 100. Je prends à témoin les gens des deux côtés de cette table, pour dire que les membres du Parlement, les députés à Ottawa, sont tenus, tant pour leur salaire que pour celui de leurs employés, comme pour établir leur budget de bureau, de suivre la politique des 6 et 5 p. 100, politique qui a été adoptée l'année dernière, sauf erreur, le 3 août 1982.

• 1720

Mes premières questions s'adresseront surtout à M. McGillvray. Dans l'exposé que vous nous avez remis, et dans l'exposé que vous avez fait verbalement, il est question d'un problème excessivement important qui a été un peu le fer de lance de la coalition au Québec, parce qu'il existait une coalition au Québec lorsque le rapport Gilson a été déposé et lorsque la politique du mois de février a été annoncée par M. Pepin.

Dans cet énoncé, il a été question à un moment donné de diversification de l'agriculture dans l'Ouest. Or, à tort ou à raison, les gens de l'Est ont compris que par le moyen de nouvelles subventions, les producteurs de l'Ouest voulaient s'emparer des secteurs dits traditionnels de l'Est, c'est-à-dire voulaient, au moyen de cet argent qui leur serait remis, entrer de plein pied dans la production de poulets, la production du lait, la production de porc pour consommation. Puisque vous faites allusion dans votre rapport à la diversification de l'agriculture dans l'Ouest, pourriez-vous nous indiquer de

[Traduction]

le Canada. Je me demande si vous pourriez donner au Comité la source de cette information et si vous pourriez nous donner plus de détails à ce sujet—s'il s'agissait—pour nous donner une idée plus claire du genre de programme d'aide dont il est question quant aux chiffres que vous avez donnés.

M. McGillvray: Je pourrais vous référer à . . . ces chiffres ont été donnés lors de la réunion annuelle de la Fédération canadienne de l'agriculture et je cite leur source. Je répète que M. Flaten est présent, ce sont des chiffres qu'il a utilisés publiquement.

Mr. Carlson, avez-vous des détails à ce sujet?

M. Carlson: Nous sommes prêts, monsieur le président, à consulter la Fédération canadienne de l'agriculture, et d'autres sources dans notre bureau, afin de fournir au Comité les renseignements qu'il demande.

M. Mazankowski: Je me demande, monsieur le président, si cela ne pourrait pas être fait pour notre gouverne.

Le président: Certainement. Si vous voulez bien les envoyer au greffier du Comité, s'il vous plaît, à Ottawa, nous serons heureux de les distribuer parmi les membres du Comité. Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Mr. Gourde, you have ten minutes.

M. Gourde: I would like, at the outset, to comment briefly on the statement of the President of the Canadian Agricultural Movement. On page 3 of his statement, he alludes to the 6 and 5 program of the Trudeau government, and he says that Members of Parliament in Ottawa are not obliged to follow the 6 and 5 program. I call to witness those on both sides of this table that MPs in Ottawa are bound, in their salaries, their employees' salaries as well as in their office budgets to follow the 6 and 5 program, which was adopted last year on August 3, 1982, if I am not mistaken.

My first questions are addressed for the most part to Mr. McGillvray. In your written submission and in your oral statement to us, there is the matter of an exceedingly important problem which spearheaded to a certain extent the coalition in Quebec, because there existed a coalition in Quebec at the time the Gilson report was tabled and the policy of February was announced by Mr. Pepin.

In that announcement, there was a question at one point of diversification of agriculture in the west. So, rightly or wrongly, Easterners understood that, by means of new subsidies, western producers wanted to take hold of supposedly traditional eastern sectors, that is to say, wanted, by means of this money that would be given to them, to embark with full force into the poultry, milk or hog production for consumers. Since you mention in your report the diversification of agriculture in the west, could you please indicate a little more precisely if it is in this way that you are thinking, or rather is it

[Text]

façon plus précise si c'est effectivement dans ce sens que vous pensez, ou si plutôt vous pensez à la diversification des cultures sur sol, et pourriez-vous nous indiquer si vous avez fait des projections sur ce que pourrait être l'agriculture dans les dix ou vingt prochaines années dans l'Ouest canadien, lorsqu'on parle de production de porc, de production de lait, de production de poulets?

The Chairman: Mr. McGillvray.

Mr. McGillvray: I would like to ask Mrs. Boxall if she would care to comment on this.

The Chairman: Mrs. Boxall.

Mrs. Linda Boxall (Executive Member, Saskatchewan Federation of Agriculture): Thank you, Mr. Chairman.

I believe that the diversification of the farm industry in total has been the main idea behind the proposals that are being made. With reference to the livestock hurt situation, when we were in the east we heard that the program was not going to benefit the west but was going to keep livestock production in the east. We saw the movement, for example, of the hog industry. A lot of the hog industry has moved to the east and stayed there. The livestock hurt has been a result not only the Crow rate, but of a lot of other policies. The feeds grain policy has been a significant problem, as we have seen in the west, where the west has not been party to that policy. The Canadian Livestock Feed Board, for example, does not have a representative from the west on that board to look after the needs.

I think it has been a historic belief that in the west there has been no problem of getting an adequate supply of feed grain, just because we happen to be where the source is; it is available to us and therefore we can produce at a cheaper rate, and therefore our industry is developing. This is not the case. The tradition of that industry has been that the feed grains have been supplied in the east. Recent years have proven that the feed grains from the west are no longer the major supply for the eastern markets. So I think we have to change our views of the policy in total and the policy of the livestock industry in western Canada.

We see the development of the packing facilities in the east; we see their demise in the west. I think that is where our concern is. We hear one thing being said in one area of the country; we hear another thing being said in our area of the country. I think producers in the west are skeptical of new policies coming forth because they see some problems with them.

Le président: Monsieur Gourde.

M. Gourde: Merci madame.

Mr. Carlson: Might I just add, Mr. Chairman, that the other point of the question was the context of our brief as it regards diversification. The thrust of the brief does two things with respect to diversification. It questions whether we have

[Translation]

in the diversification of crops. Can you also indicate whether you have made projections about agriculture in the west in the next ten or twenty years, in terms of hog, milk or poultry production?

Le président: M. McGillvray.

Mr. McGillvray: J'aimerais demander à Mme Boxall si elle souhaite ajouter quelque chose.

Le président: Madame Boxall.

Mme Linda Boxall (Membre exécutif de la Fédération agricole de la Saskatchewan): Je vous remercie, monsieur le président.

Je crois que la diversification de l'agriculture dans son ensemble est à l'origine des propositions qui ont été faites. Quant à la situation de l'élevage, lorsque nous étions dans l'Est nous avons entendu dire que le programme n'aurait aucun bénéfice pour l'Ouest, mais qu'il allait conserver la production du bétail dans l'Est. Nous avons vu, par exemple, le mouvement de l'industrie du porc. Une bonne partie de l'élevage du porc s'est déplacé vers l'est et y est resté. La situation difficile dans laquelle se trouve l'industrie du bétail ne découle pas seulement du tarif du Nid-de-Corbeau, mais de bien d'autres mesures politiques. La politique en matière de grain de provende est un problème important, comme nous l'avons vu dans l'Ouest, alors que l'Ouest n'a pas pris part à cette politique. L'Office canadien des provendes, par exemple, n'a pas de représentant de l'Ouest pour s'occuper des besoins de cette région.

Je pense que les gens croient que dans l'Ouest il n'y a jamais de problèmes d'approvisionnement en grain de provende, tout simplement parce que nous nous trouvons à la source; le grain est à notre disposition, par conséquent nous pouvons produire à un coût moindre et notre industrie est donc en pleine expansion. Ce n'est pas le cas. Le grain de provende a toujours servi à approvisionner l'Est. Les dernières années ont démontré que le grain de provende en provenance de l'Ouest n'est plus la principale source d'approvisionnement pour les marchés de l'Est. Je pense que nous devons donc changer notre politique dans l'ensemble et la politique quant à l'industrie de l'élevage dans l'Ouest.

Nous avons vu le développement des salaisons dans l'Est; nous voyons leur disparition dans l'Ouest. Je pense que c'est ce qui nous préoccupe. Nous entendons une chose dans une région du pays et une autre dans une autre région. Je pense que les producteurs dans l'Ouest sont sceptiques quant à la nouvelle politique car ils prévoient des problèmes.

The Chairman: Mr. Gourde.

Mr. Gourde: Thank you, Mrs. Boxall.

Mr. Carlson: Puis-je ajouter, monsieur le président que l'autre point en question est le cadre dans lequel se place notre mémoire en ce qui a trait à la diversification. Le mémoire aborde deux points à cet égard. Nous nous demandons s'il y a

[Texte]

sufficient answers—and we have listed nine of them—to the extent of that diversification in the Prairies, although we say in no uncertain terms that we support diversification. However, the other aspect is that we see it as north-south in the western part of the continent and in a Pacific Rim context. This tends to be the trend; likewise a north-south trade movement in eastern Canada. We are moving away from an east-west conflict of interest, if you like. The context of this piece on diversification is really to wonder, with our colleagues in the farm movement, to what extent we can diversify and export into the U.S. market and into the Pacific Rim.

The Chairman: Mr. Morken wants to make a brief comment there too.

Mr. Morken: Mr. Chairman, certainly the federation feels that unless the livestock hurt is addressed in some manner, whether it be by method of payment or feed grain policy or whatever, we see a continuation of the demise of the livestock industry in western Canada. What we would hope for, at least as a minimum, as a result of policy that comes forward, is to maintain our production in western Canada. Certainly I know the concern of the east is that we would hope to expand production until we might injure them. Initially we would be satisfied to maintain our production and then develop as markets develop.

Diversification of crops I think is another rather important factor, and unless all crops are put under the Crow benefit, some crops of course will be at a disadvantage.

Le président: Monsieur Gourde.

M. Gourde: Merci.

Madame, vous faisiez allusion tout à l'heure au fait qu'il y a des salaisons qui se développent dans l'Est alors qu'il y en a d'autres qui ferment, ou qui n'ouvriront jamais dans l'Ouest. Je vous dirai que durant tout le débat qu'il y a eu au Québec dans les dernières semaines, dans les derniers mois, on nous présentait exactement le contraire, ce qui veut dire qu'il y a des personnes qui avaient intérêt à le faire, je ne sais trop qui, mais on nous présentait la situation tout à fait opposée, à savoir que des salaisons s'ouvriraient dans l'Ouest canadien, et que celles de l'Est réussiraient probablement à survivre.

Cependant, j'aimerais revenir à M. McGillvray qui pourra nommer la personne pouvant répondre à la question.

• 1730

C'est un jugement de valeur que je vous demande de poser, après les représentations que vous avez faites quant à l'intérêt de l'Ouest canadien et à celui des producteurs. J'en reviens toujours aux productions de porc et de poulet de l'Ouest canadien, et c'est sur ce point, bien entendu, que je vous demande d'apporter un jugement de valeur.

Quelles sont, parmi les propositions qui ont été soumises, celles qui vous semblent être les plus favorables à l'Ouest canadien? Favoriserez-vous une proposition comme celle que

[Traduction]

un nombre suffisant de réponses—nous en avons mentionné neuf—quant à l'étendue de la diversification dans les Prairies, quoique nous disions en termes très clairs que nous appuyons l'idée d'une diversification. Toutefois, l'autre point est que nous la voyons dans le contexte nord-sud du continent et dans le cadre du Pacific Rim. C'est la tendance à l'heure actuelle; tout comme le commerce nord-sud dans l'est du Canada. Nous nous éloignons des conflits d'intérêt est-ouest, si vous voulez. Le cadre de cette diversification nous permet, avec nos collègues du mouvement agricole, de nous demander dans quelle mesure nous pouvons diversifier la production et exporter sur le marché américain et vers le Pacific Rim.

Le président: M. Morken voudrait ajouter quelque chose.

M. Morken: Monsieur le président, la Fédération pense qu'à moins qu'on trouve une solution au problème de l'élevage, que ce soit par la méthode de paiement ou une politique en matière de grain de provende, nous verrons la disparition de l'industrie de l'élevage dans l'Ouest du Canada. Ce que nous espérons, du moins ce serait un minimum, comme résultat d'une politique qui pourrait être proposée, c'est de conserver notre production dans l'Ouest du Canada. Je reconnais que la préoccupation de l'Est est de nous voir élargir notre production jusqu'au point où ils aient à en souffrir. Nous nous contenterions de maintenir notre production et de l'étendre à mesure que les marchés se développeront.

La diversification des récoltes est, à mon avis, un autre facteur important et, à moins que toutes les récoltes soient placées sous la subvention du Nid-de-Corbeau, certaines récoltes devront subir un désavantage.

The Chairman: Mr. Gourde.

M. Gourde: Thank you.

Madam, you alluded earlier to the fact that there were packing facilities being established in the east while there were others that were closing or not opening in the west. I should say that during the entire debate that took place in Quebec in recent weeks and months, we were told the exact opposite. That is to say, that there were people interested in doing it—I do not know whom—but that facilities were opening in the west and that those in the east would probably not survive.

Nevertheless, I would like to return to Mr. McGillvray who may identify the person who can answer the question.

It is a value judgment that I am asking you to make subsequent to the representation you have made about the interests of the west and of the producers. I come back again to the hog and poultry producers of the west, and it is on this point that I ask you to make a value judgment.

What are, among the proposals submitted, those which you feel to be the most favourable to the west? Would you favour a proposal such as the one put forward earlier by the government

[Text]

le gouvernement de la Saskatchewan a déposée plus tôt, c'est-à-dire un paiement de 50 p. 100 aux producteurs et un autre de 50 p. 100 aux chemins de fer? Seriez-vous plus favorable à la proposition de M. Mazankowski, qui a été approuvée d'ailleurs, je crois, par l'une de vos entités, c'est-à-dire la liberté de choix? Est-ce la proposition qui est déposée dans le bill C-155 ou si c'est la vôtre qui serait la plus appropriée, dans l'intérêt des producteurs? Je parle ici des productions de poulet et de porc, car ce sont deux sujets que les agriculteurs de l'Est, et en particulier ceux du Québec, ont à cœur.

The Chairman: Mr. McGillvray.

Mr. McGillvray: Mr. Chairman, the Saskatchewan federations's policy has always been that the direct payment go to the railways. This is one of the areas where we have a minority position, and I would ask Mr. Morken to comment on it.

But the federation felt—the reason that the vote was fairly strong in favour of direct payment to the railways is that the subsidy is a subsidy to the railways and not to the producer. It would be seen as a subsidy to the producer if it was paid to the producer, and that is not really the point of view.

Mr. Morken, would you care to comment, from your point of view, on this?

The Chairman: Mr. Morken.

Mr. Morken: Mr. Chairman, some reference was made by the questioner on the 50:50 proposal. You are likely aware, from the UGG brief presented to you, that originally we went with Gilson. We looked for a compromise. That has already been mentioned at this table today, and that was the 50:50. We said that we could live with that if we did not get the original proposals.

Certainly, our feeling is still that the best is the phase-in that Gilson recommended. It takes into account a lot of the concerns that some of the people at this table have mentioned today, in that the farmer at this time certainly cannot afford an increase in freight rates on his grain. The Clay Gilson proposal, of course, allowed for the phase-in. We still prefer that.

However, as a compromise on our part, we would certainly go for the 50:50, with the review in 1985-86 to see how things are going.

The Chairman: Thank you, Mr. Morken.

Merci, Mr. Gourde.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to take some of my time to get some clarification from the members of SFA, some of whom are representatives of the products that are represented by the cost-of-production formula—the price to them is arrived at through a cost-of-production formula. It applies to chickens, eggs, turkeys, milk. In those formulas, feed is a large cost item.

[Translation]

of Saskatchewan, that is a payment of 50% to the producers and 50% to the railways? Would you be more favourable to the proposal of Mr. Mazankowski, which I believe was approved by one of your entities, for freedom of choice? Is the proposal in Bill C-155 or your proposal more appropriate to the interests of producers? I am speaking here of hog and poultry production, since it is in these two areas that eastern agriculturalists, especially those of Quebec, have a deep interest.

Le président: Monsieur McGillvray.

M. McGillvray: Monsieur le président, la Fédération de la Saskatchewan a toujours été en faveur d'un versement direct aux chemins de fer. C'est un des domaines dans lequel nous sommes minoritaires et je demanderais à M. Morken de vous expliquer la situation.

La Fédération pense, et c'est pourquoi les voix ont été relativement nombreuses en faveur d'un versement direct aux chemins de fer, que la subvention est une subvention destinée aux chemins de fer et non aux producteurs. Elle serait perçue comme une subvention destinée aux producteurs si elle était versée aux producteurs, et ce n'est pas vraiment l'objectif.

Monsieur Morken, avez-vous quelque chose à ajouter de votre point de vue?

Le président: Monsieur Morken.

M. Morken: Monsieur le président, il a été fait allusion au partage égal. Vous savez sans doute, à partir du mémoire présenté par l'UGG, que nous étions tous d'accord avec Gilson. Nous cherchions un compromis. Il en a déjà été question aujourd'hui et c'était la solution du partage égal. Nous avons dit que nous nous en contenterions si nous ne pouvions faire accepter la première proposition.

Nous pensons cependant que la meilleure solution est la contribution progressive proposée par Gilson. Elle tient compte de bon nombre de préoccupations exprimées par les personnes présentes aujourd'hui car l'agriculteur, en ce moment, ne peut certainement pas se permettre une augmentation des tarifs de transport de son grain. La proposition de Clay Gilson, bien sûr, prévoyait une contribution progressive. Nous préférons toujours cette solution.

A défaut de cela, nous accepterions bien sûr le partage égal, avec un examen en 1985-1986 pour savoir où nous en sommes.

Le président: Je vous remercie, monsieur Morken.

Thank you, Mr. Gourde.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais prendre un peu de temps pour obtenir des éclaircissements auprès des membres de la F.A.S., dont certains représentent des produits qui sont soumis à la formule applicable aux coûts de production, le prix qu'ils receoivent est calculé en fonction d'une formule applicable aux coûts de production. Elle s'applique aux poulets, aux oeufs, aux dindes

[Texte]

Is it not correct that when the price of feed at the farm is down, the price of the product then goes down? When the price of feed goes up, given everything else remaining the same, the value of the product coming out the formula would be up. Is that the way the thing works? The price responds to the price levels of feed?

The recorder, I am sorry, cannot catch a nod. Somebody has to say something.

Mr. McGillivray: Mrs. Boxall, if you would care to comment—and Mr. Siemens has a comment that he wishes to make on the method of payment.

Mrs. Boxall: Mr. Chairman, essentially what you said is correct, except for one point that relates to that. You are right in saying that, yes, the feed is the major component of the supply-managed products, for sure. However, where the problem comes in is that we operate in—I am referring particularly to eggs, but it is the same in the other commodities—it is a national, weighted average price. So in the case of Saskatchewan, for example, our total part of the national, the global quota is only approximately 4.5%. When we come to establish that cost-of-production price through the formula, only 4.5% of our feed cost was calculated in the formula.

For example, in the last number of years our feed price has been consistently higher, for many reasons. Our feed price has been higher, but only 4% or 4.5% of that has gone into the calculated formula. So our feed prices or our cost of production are very directly relevant to what the major provinces' input costs are, because we relate to the amounts that are from the larger provinces.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: The way the formula works, then, is there an advantage or a disadvantage when the price of feed changes, as it will with the introduction of higher rates, to the producer who feeds his own feed or processes it on his farm or trades it in at a feed mill, to take back a like amount of product? Is he at an advantage or a disadvantage, compared to the person who simply relies on purchases of all his feed?

Mrs. Boxall: Essentially, in production, you are probably advantaged for other reasons in using and milling your own feed. I would suspect that there would be an increase of feed—in the poultry industry, for example, the feed grain used is essentially wheat. The other feeding industries are essentially barley and that sort of feed. So I would suggest that probably there would be an increased amount of wheat, for example, going in. There would probably be less—the costs would be higher, because there would be more going into the export market.

In the poultry industry, we are essentially using a feed grain, which is the No. 3. So we compete, in the poultry sector, with

[Traduction]

et au lait. Selon cette formule, le grain de provende représente une bonne partie des coûts de production.

Est-il exact que lorsque le prix du grain de provende à la ferme baisse, le prix du produit baisse aussi? Lorsque le prix du grain de provende augmente, prenant pour acquis que les autres coûts ne bougent pas, la valeur du produit selon la formule augmente aussi. Est-ce ainsi que cela fonctionne? Le prix varie selon le prix du grain de provende?

Je suis désolé, mais le greffier ne peut enregistrer un mouvement de tête, il faut que quelqu'un parle.

M. McGillivray: Madame Boxall, si vous voulez répondre et je crois que M. Siemens a quelque chose à dire au sujet de la méthode de paiement.

Mme Boxall: Monsieur le président, ce que vous dites est essentiellement exact, à l'exception d'un point qui s'y rapporte. Vous avez raison de dire que le grain de provende est un élément important de la gestion des produits, bien sûr. Toutefois, le problème vient du fait—je fais surtout allusion aux oeufs, mais c'est la même chose pour d'autres produits—qu'il s'agit d'un prix national, d'un prix moyen. Dans le cas de la Saskatchewan donc, notre part totale du national, le contingent global, est d'environ 4,5 p. 100. Lorsque nous établissons le prix en fonction de la formule applicable aux coûts de production, 4,5 p. 100 seulement du coût du grain de provende entre dans le calcul.

Par exemple, au cours des dernières années, le prix du grain de provende a été continuellement plus élevé pour bien des raisons. Notre prix pour le grain de provende a été plus élevé, mais seulement 4 ou 4,5 p. 100 du prix sont entrés dans les calculs. Le prix que nous devons payer pour le grain de provende, ou notre coût de production, dépend directement des coûts de production des principales provinces, car nos prix sont établis en fonction des prix pratiqués dans les plus grandes provinces.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Selon la formule, y a-t-il un avantage ou un désavantage lorsque le prix du grain de provende varie, comme il le fera avec l'introduction de tarifs plus élevés, pour le producteur qui se sert de son propre grain, ou qui le transforme sur sa ferme ou qui le vend à un moulin et qui n'en reprend qu'une petite partie? A-t-il un avantage ou un désavantage par rapport à celui qui doit acheter tout son grain de provende?

Mme Boxall: Dans la production, vous avez probablement un avantage, pour d'autres raisons, si vous utilisez votre propre grain. Je suppose qu'il y aura une augmentation du grain de provende, dans l'industrie de la volaille par exemple, où le grain utilisé est principalement du blé. Les autres industries utilisent surtout l'orge ou ce genre de provendes. Je suppose donc qu'il y aura une augmentation de la quantité de blé, par exemple. Il y en aura probablement moins, les coûts étant plus élevés, parce qu'il y en aura plus qui ira vers l'exportation.

L'industrie de la volaille utilise principalement un grain de provende qui est le numéro 3. Nous sommes donc en concurrence, dans le secteur de la volaille, avec le marché d'exporta-

[Text]

the export market because it is also being exported and the volumes are being used there.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: We have had an analysis by the Liberal Party of Canada's agricultural wing in Winnipeg, who concluded, after looking at the cost of production formulae as they apply to these products using them, that the price to consumers would be down because the price of feed grains would be down.

It seems to me it is hard to argue with that particular logic. If it is correct, it would seem to me that the person who was producing his own feed grain and processing it on his own farm and feeding it would be at somewhat of a disadvantage compared to the one that was just using it as a straight input into a factory-type operation. There would, as a consequence, be a hurt to the person who had been feeding his or her own farm-produced feed.

In consequence of that, I am wondering how someone, for instance, like Mr. Morken from UGG can justify transferring a hurt from one type of livestock producer or one type of poultry or egg or whatever—one type of producer who is processing his own feed—transferring the hurt to that kind of producer from the one who is now having to buy his feed.

• 1740

There has been quite a lot of discussion about the point of view of the wheat pool being strongly influenced by the fact that they are an elevator company. Does this have something to do with the United Grain Growers being one of the large feed companies?

The Chairman: Mr. Morken.

Mr. Morken: In answer to your last question, sir, I would say no. We certainly try to work in the interest of all producers, if that is possible, at all times. I feel the hurt will be to all livestock producers, not just the one that feeds his own grain. I suppose if your argument is correct, the logical thing for the producer who has been feeding his own grain is to sell his grain and then buy it back. And of course that is some of the difficulty the farm organizations have had in looking at some of the solutions, such as the WREF proposal for example; it creates more problems than it really solves.

But it is certainly a fact, Mr. Althouse, that under the totally-pay-the-railway concept, the biggest benefit to the producers is to put your grain on the railway and forget about feeding it. And of course that is our argument in the interest of livestock producers in western Canada, that they are definitely being hurt.

The Chairman: Final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I think it is also a fact, if you accept that argument, that the people who have now chosen to feed their grain to their own livestock are getting a higher price than they will once the at-farm value goes down, because of a higher freight rate.

In closing, what is the position of SFA with regard to this bill as it now stands before us. Is it preferable to accept

[Translation]

tion parce qu'il est aussi exporté et que la majeure partie de la production y est destinée.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Nous avons eu une étude faite par l'aile agricole du Parti libéral du Canada à Winnipeg, qui a conclu, après avoir examiné la formule des coûts de production tels qu'ils s'appliquent aux produits qui utilisent cette formule, que le prix au consommateur baissera puisque le prix du grain de provende sera moins élevé.

Il me semble qu'il est difficile de réfuter une telle logique. Si c'est exact, il me semble que la personne qui produit son propre grain et qui le transforme sur sa ferme et qui l'utilise sera d'une certaine manière désavantagée par rapport à celle qui l'utilise tout simplement dans une production qui ressemble plus à une manufacture. Il y aura, en conséquence, un problème pour la personne qui se sert du grain de provende produit sur sa ferme.

En conséquence, je me demande comment quelqu'un, comme M. Morken, de l'UGG par exemple, peut justifier le transfert d'un problème d'une catégorie de producteur de bétail, de volaille ou d'oeufs, peu importe, à une catégorie de producteur qui utilise son propre grain d'une autre catégorie de producteurs qui doit acheter son grain de provende.

On a discuté longuement du fait que le point de vue du Syndicat du blé serait fortement influencé par le fait qu'il est une entreprise d'élévateurs. Y a-t-il un lien entre cela et le fait que l'«Union des producteurs de grain est l'une des plus grosses entreprises de grains de provende?»

Le président: Monsieur Morken.

M. Morken: Je répondrai non à votre dernière question. Nous tentons, évidemment, dans la mesure du possible, de toujours travailler dans l'intérêt de tous les producteurs. Je crois que tous les éleveurs en souffriront, pas uniquement ceux qui donnent leur propre grain à leurs animaux. Si vous avez raison, il serait logique pour le producteur qui nourrit ses propres animaux de vendre son grain puis de le racheter. C'est là l'une des difficultés auxquelles ont fait face les organisations agricoles en se penchant sur certaines solutions dont le projet WREF. Il entraîne plus de difficultés qu'il n'en résout.

Mais il est évident, monsieur Althouse, qu'en vertu du concept du paiement total des frais de transport, il est préférable pour le producteur d'expédier son grain par chemin de fer plutôt que de le donner à ses animaux. C'est pourquoi nous disons que les éleveurs de l'Ouest canadien en souffrent vraiment.

Le président: Votre dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je crois qu'il est également vrai, en conséquence, de dire que ceux qui ont choisi de ne pas nourrir leurs animaux de leur grain en obtiennent un prix supérieur présentement que ce ne sera le cas lorsque sa valeur sur place aura diminué en raison de taux plus élevés de transport.

En terminant, quelle est la position de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan au sujet de l'actuel projet de

[Texte]

something like Bill C-155, which we have, which will probably not be amended a great deal from what it is, or do you prefer the status quo? What is the position of SFA with minority reports or whatever?

The Chairman: Mr. McGillivray.

Mr. McGillivray: I will comment briefly, Mr. Chairman, and then ask Mr. Morken and Mr. Siemens and Mr. Carlson if they wish to comment too.

The position of the Saskatchewan Federation of Agriculture as we have the—on page 1 of our brief, we have the SFA conditions for changing the Crow rate, and there are nine conditions. If those conditions are not met, then we do not change them; we retain the Crow as it is. That is my understanding of the federation position.

I do not know whether you gentlemen care to add anything to that?

The Chairman: I guess you have covered it.

All right, thank you, Mr. Althouse.

Mr. Ostiguy, *sept minutes*.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adressera à M. Sigda, le président du *Canadian Agricultural Movement Incorporated*. Pouvez-vous nous dire combien de membres forment votre Association, monsieur Sigda?

Mr. Sigda: Approximately 300 at the time, and there are a lot wanting to join, if we could only get around to covering them all.

M. Ostiguy: J'imagine que plusieurs de vos membres font partie d'autres associations, également.

Selon les chiffres qui sont cités dans votre mémoire, vous auriez des pertes de production de l'ordre de \$5.42 le minot. Comment se fait-il que vous ayez une perte de \$5.42 pour chaque boisseau que vous produisez? Et, si tel est bien le cas, comment est-ce possible puisqu'on a produit, au Canada l'an dernier, et l'Ouest plus particulièrement, 31.1 millions de tonnes pour l'exportation?

The Chairman: Mr. Sigda.

Mr. Sigda: Yes. It is possible when you dig into your reserves and use them all up, if you use your old equipment, you will for a while cover up the losses. But when you look into what is happening to the implement industries, they are not selling, because the farmer does not have it. We are just reaching the point now where the proof is coming by itself. The short-changing of agriculture, in other words, is just surfacing; there is no more borrowing power to cover it with. There is no interest on investment, and pretty soon, when you do not reinvest, your whole depreciation list, for instance, is depleted to a point of zero; then how can you cover anything, when you have to go and replace it? You have destroyed the full value of the collateral, to a point of zero, and this is the point where it is getting us all.

This is what is meant by a recession. I would like to go back to some statistical figures, to support this fact, that we could

[Traduction]

loi? Est-il préférable d'accepter quelque chose de semblable au projet C-155 que nous étudions et qui ne sera probablement pas vraiment amendé ou de conserver le statu quo? Que pensez-vous des rapports minoritaires et autres aspects?

Le président: Monsieur McGillivray.

M. McGillivray: Je ferai un bref commentaire, monsieur le président, puis je demander à MM. Borken, Siemens et Carlson s'ils désirent ajouter quelque chose.

Vous trouverez, à la page 1 de notre mémoire, les conditions que pose la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan pour accepter la modification du taux du Nid-de-Corbeau. Si on n'accepte pas ces neuf conditions, nous ne désirons aucun changement, mais préférerons conserver le taux actuel. C'est le point de vue de la Fédération, tel que je le vois.

J'ignore, messieurs, si vous voulez ajouter quelque chose.

Le président: Je crois que vous avez répondu.

Très bien, merci, monsieur Althouse.

Monsieur Ostiguy, *seven minutes*.

M. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

My question is directed to Mr. Sigda, Chairman of the Canadian Agricultural Movement Incorporated. Can you tell us how many members there are in your association, Mr. Sigda?

M. Sigda: Environ 300, à l'heure actuelle, mais il y en a plusieurs qui veulent joindre nos rangs; si nous pouvions seulement les rejoindre tous.

M. Ostiguy: I imagine that a number of your members belong to other associations as well.

According to the figures which are mentioned in your presentation, your production losses would be around \$5.42 per bushel. How does it come about that you have a loss of \$5.42 for each bushel that you produce? Moreover, if this is indeed the case, how is it possible, because, during the course of last year in Canada, and in the west especially, 31.1 million tons were produced for export?

Le président: Monsieur Sigda.

M. Sigda: C'est possible, si vous plongez dans vos réserves, utilisez votre vieux matériel; vous parviendrez à couvrir vos pertes. Mais lorsqu'on regarde le marché des outils et des accessoires, il ne se fait aucune vente parce que les fermiers ne peuvent se le permettre. Nous en arrivons au point où la preuve sera évidente. Ce n'est que présentement qu'on constate que l'agriculture ne reçoit pas son dû; il n'y a plus aucune possibilité de couvrir les emprunts. Les fermiers ne touchent aucun avantage de leurs investissements et bientôt s'il n'y a pas de réinvestissement, votre liste de dépréciation, par exemple, s'épuise et atteint zéro; comment pouvez-vous couvrir quoi que ce soit quand il faut tout remplacer? Vous avez détruit la valeur totale de vos natissements; c'est là qu nous sommes tous vulnérables.

C'est ce que j'appelle la récession. J'aimerais retourner à certains chiffres pour appuyer mes dires; nous pourrions

[Text]

find the answers in statistics if we would only care to look for them.

The Chairman: I would prefer, if you are using figures of any number, that you table them with the committee, Mr. Sigda.

Mr. Sigda: The statistical figures can be copied and submitted, yes. Is that what you want, Mr. Chairman?

The Chairman: We can make a copy for you, yes.

Mr. Sigda: When agriculture is in balance with the rest of the segments of the economy, they show up this way on your statistical figures, and just comparing interest the nation may own against the net profits of agriculture, if agriculture does not even balance with those figures, it shows the nation in trouble.

In 1950, for instance, the interest on national debt was \$396 million. The earnings from agriculture more than covered that by \$1,301 million. To go on to a period of 1954, when agriculture starts to show a definite trend downward, you have a figure of \$626 million in interest; you have net earnings of \$918 million from agriculture. Now in 1957, which is only three years later, you have \$977 million interest; you have \$908 million coming in from agriculture—there is insufficient to cover there.

Now I am going to go to the latest figures we have, and they cover a period up to 1979. From 1973 on . . .

The Chairman: Let us just have the 1979 figures please, Mr. Sigda.

Mr. Sigda: Okay. From 1979, we have \$18 billion, plus \$809 million interest owing. We have only \$4,354 million of net earnings from agriculture, five times below the requirement.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ostiguy, final question.

Mr. Sigda: One more question I was asked I would like to answer.

The Chairman: All right, Mr. Sigda.

Mr. Sigda: On the six and five, we will thank the comment for bringing our attention to the members of Parliament on that question, but when we look at interest, even if it is 7%, it is one point above the 6 and 5 guidelines, and we are now sitting at over that, which lending institutions charge.

• 1750

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Monsieur le président, ma deuxième question à M. Sigda est celle-ci: vous dites dans votre mémoire, à la première page, que vos frais de transport sont de l'ordre de 26 cents. Cela doit inclure les coûts de manutention parce que les

[Translation]

trouver ces réponses dans les statistiques si nous nous donnions la peine de les y rechercher.

Le président: S'il s'agit de longues listes de chiffres, je préférerais, monsieur Sigda, que vous les déposez.

M. Sigda: Nous pouvons certainement photocopier les documents et les déposer. Est-ce ce que vous préférez, monsieur le président?

Le président: Nous pouvons préparer ces photocopies pour vous.

M. Sigda: Lorsque tous les secteurs de l'économie, y compris l'agriculture, sont en équilibre, nos statistiques vous le diront: une comparaison des intérêts que doit la nation et des profits nets de l'agriculture démontrent que le pays est en difficulté si les profits de l'agriculture ne contrebalaient pas les intérêts à payer.

Ainsi, en 1950, les intérêts sur la dette nationale étaient de 396 millions de dollars. Les revenus de l'agriculture les couvraient amplement puisqu'ils étaient de 1,301 millions de dollars. Alors que l'agriculture connaît un fléchissement certain en 1954, les intérêts s'établissent à 626 millions de dollars et les revenus nets de l'agriculture à 918 millions de dollars. En 1957, à peine trois ans plus tard, les intérêts se chiffrent à 977 millions de dollars et les revenus provenant de l'agriculture à 908 millions de dollars, ce qui est insuffisant pour couvrir les intérêts.

Je vous citerai maintenant les chiffres les plus récents c'est-à-dire jusqu'en 1979. Depuis 1973 . . .

Le président: Veuillez, s'il vous plaît, monsieur Sigda, vous limiter aux chiffres de 1979.

M. Sigda: Très bien. En 1979, les intérêts à payer atteignent 18,809 millions de dollars alors que les revenus nets de l'agriculture ne sont que de 4,354 millions de dollars, soit 20 p. 100 du montant nécessaire.

Le président: Merci.

Votre dernière question, monsieur Ostiguy.

M. Sigda: J'aimerais répondre à une autre question qu'on m'a posée.

Le président: Allez-y, monsieur Sigda.

M. Sigda: Pour ce qui est de la politique des 6 et 5 p. 100, nous vous remercions d'avoir attiré l'attention des députés sur ce point; si vous vous penchez sur la question des intérêts, même à 7 p. 100, ils sont d'un point supérieurs aux directives des 6 et 5 p. 100; et les frais des institutions prêteuses sont plus élevés.

The Chairman: This will be your final question, Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Mr. Chairman, my second question for Mr. Sigda is the following: In your presentation, you state, on the first page, that your transportation costs are in the neighbourhood of 26 cents. That must include handling costs because the

[Texte]

tarifs de transport présentement sont de l'ordre de 13 cents. Donc, 13 cents pour \$10.55, qui représente votre coût de production par minot, cela équivaut à 2.5 p. 100 de vos coûts de production.

Encore une fois, monsieur Sigda, selon les chiffres que vous citez dans votre exposé et qui sont, quant à moi, tout à fait erronés, cela veut dire que vous êtes en difficulté. Mais ces difficultés ne sont pas uniquement causées par les frais de transport, elles sont dues également au prix de vos céréales. Ce sont deux choses tout à fait différentes!

Aujourd'hui, nous sommes ici pour étudier le tarif du transport des céréales à travers le Canada. Donc, vous dites perdre, ce que je mets en doute, \$5.42 du boisseau. Si vos coûts de transport sont de l'ordre de 26 cents, cela doit nécessairement inclure d'autres frais de manutention!

The Chairman: Mr. Sigda.

Mr. Sigda: Yes, what is visible here when you point out the 26¢ cost is you are discussing the railroad cost in itself. This figure actually shows your total transportation costs that bushel goes through on the farm. Yes, the total transportation: you put it in a bin; you take it out of a bin; you move it, you handle it, and there are costs, okay?

Le président: Merci, monsieur Ostiguy.

Mr. Hargrave, seven minutes.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I just have a very brief point of order to the Saskatchewan Federation of Agriculture.

Almost at the top of page 5, you make this very brief statement:

... Nevertheless, SFA acknowledges that a Crow hurt does exist.

Then you go on to say:

... SFA has considered two proposals which have been unacceptable.

Just as a point of information, what were those two proposals?

The Chairman: Mr. McGillvray.

Mr. McGillvray: I would like to refer that to the author of the paper, Mr. Chairman—Mr. Carlson.

The Chairman: Mr. Carlson.

Mr. Carlson: The first attempt was through the Western Agricultural Conference position of 1980, in which we wished to have the compensatory rate backed off from Thunder Bay on feed grain pricing. That did not seem to be a feasible solution when we pursued it at the Gilson consultations.

The second one was the WREF proposal put forward by the prairie pools, which did not seem to achieve much support in the livestock sector, basically on principle: if you reject a producer payment on the grain side of the thing, can you expect the livestock producers to accept a producer payment? That seemed to be the kind of controversy on that one. We are going to take a look at other proposals, so the door is not shut on it.

[Traduction]

current freight rates are around 13 cents. Now, 13 cents out of \$10.55, your production cost per bushel, this is the equivalent of 2.5% of your production costs.

Once again, Mr. Sigda, according to the figures which you quote in your presentation and which are, in my opinion, completely in error, you are in difficulty. But these difficulties are not caused solely by transportation costs, they are also the result of the prices for your grain. They are two entirely different things!

We are here today to study the transportation cost for grain across Canada. You say that you are losing \$5.42 per bushel, a figure which I doubt. If your transportation costs are around 26 cents, that must necessarily include other handling costs.

Le président: Monsieur Sigda.

Mr. Sigda: Ce qui est apparent lorsque vous soulignez ce coût de 26c. c'est que vous traitez du coût de transport. Il s'agit du coût de transport de chaque boisseau produit. Il s'agit du coût total: vous entreposez le grain dans un casier, l'en sortez, le déplacez, le manutenez, ce sont là des coûts.

The Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy.

Monsieur Hargrave, vous avez sept minutes.

Mr. Hargrave: Merci, monsieur le président. J'aimerais préciser un point à l'intention de la Fédération de l'agriculture et la Saskatchewan.

Vers le haut de la page 5, votre mémoire dit:

... néanmoins, la FAS admet que le taux du Nid-de-Corbeau apporte des difficultés.

Puis il ajoute:

... la FAS s'est penchée sur deux projets qu'elle trouve inacceptables.

Pour ma gouverne, quels sont ces deux projets?

Le président: Monsieur McGillvray.

Mr. McGillvray: J'aimerais que l'auteur du document, M. Carlson, réponde à cette question.

Le président: Monsieur Carlson.

Mr. Carlson: La première tentative en 1980 par l'entremise de la Conférence agricole de l'Ouest, nous souhaitions la modification du taux compensatoire à Thunder Bay dans l'établissement du prix du grain de provende. Ce ne semblait pas une solution réaliste, le moment venu des consultations Gilson.

Le deuxième projet, celui du WREF et mis de l'avant par les syndicats du blé des Prairies et que peu d'éleveurs ont, par principe, approuvé, si, pour le grain, on rejette un paiement aux producteurs, peut-on s'attendre à ce que les éleveurs l'acceptent? C'est ce sur quoi la controverse semblait porter. Nous sommes prêts à nous pencher sur d'autres projets; nous n'avons pas fermé la porte.

[Text]

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, all I would add very briefly is that I thank the gentleman for explaining that to me.

I would only say that I would agree with your remarks about being unacceptable.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. I would like to address my remarks to Mr. Sigda.

Mr. Sigda, your brief has been read and is included in the minutes of this committee and will be available for many years to come. I am concerned about your cost analysis here; if 25 or 30 years from now somebody reads the brief, he might perhaps get the wrong idea. You indicate that on each bushel of grain you produce, I take it, you lose \$5.42. Is this correct?

Mr. Sigda: Pardon?

Mr. Neil: I say that according to your calculations here, it appears that for every bushel of grain you produce on your farm, you lose \$5.42. Is this correct?

Mr. Sigda: Yes. When you take all of the costs that are involved and add inflation as you go to buy a new piece of equipment, you have to calculate that inflation has eaten away what you had before. Quite often this is what is missed, the depreciation. If it were not for machine dealers giving you more than you paid on the old one on trade-in, you would not buy the new one. It is falsely covered up. If you had to save it you would find that you would be losing that, because you could not buy that new machinery from savings alone.

Mr. Neil: I can understand what you are saying, Mr. Sigda, but we have had information tabled with this committee from a fairly reliable statistical source indicating that the input cost of production per acre runs about \$110 to \$120 an acre. Now, calculating your figures here, it appears that your costs run around \$315 an acre.

Mr. Sigda: Well, as I stated before, these are Manitoba figures, and Manitoba farmers farm quite a bit differently. They plough, for instance, which is a higher cost. We came up with a figure lower than that on the Saskatchewan part of it; that varies from district to district, as we are all aware. We came up with one lower than that. However, when the decision on this was made—which one to put on—they chose to use the Manitoba one; that is why it is so distorting.

Mr. Neil: How long have you been farming, Mr. Sigda?

Mr. Sigda: I have been farming since I was knee-high to a grasshopper.

Mr. Neil: And how long have you been incurring these tremendous losses?

Mr. Sigda: All the time. If it were not for livestock coming up in price, or a wheat board payment coming out, we would not be farming. This is what is happening right now. You go

[Translation]

M. Hargrave: Tout ce que j'ajouterais, monsieur le président, c'est que je tiens à le remercier pour son explication.

Je suis d'accord avec vous que ces projets étaient inacceptables.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hargrave.

Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président. Je désire poser ma question à M. Sigda.

Vous avez lu votre mémoire qui figurera au dossier de ce Comité et sera disponible dans les années à venir. Je m'inquiète de votre analyse des coûts; si dans 25 ou 30 ans on lit votre mémoire, on se fera peut-être une idée erronée de la situation. Si je comprends bien, vous dites que pour chaque boisseau de grain produit vous perdez \$5.42. Est-ce exact?

M. Sigda: Pardon?

M. Neil: Je dis que, selon vos calculs, il semble que pour chaque boisseau de grain que vous produisez, vous perdez \$5.42. Est-ce exact?

M. Sigda: Oui. Si vous tenez compte de tous les coûts et ajoutez l'inflation, lorsque vous apprêtez à acheter une nouvelle pièce de machinerie, vous devez conclure que l'inflation a rongé ce que vous possédiez déjà. On oublie souvent la dépréciation. Si les détaillants ne vous consentaient pas, pour votre vieille machinerie, un prix supérieur à celui que vous avez payé, vous ne la remplaceriez pas. Si vous deviez d'abord épargner vous constateriez votre perte parce que vous seriez incapable d'acheter ce nouvel appareil avec vos seules économies.

M. Neil: Je comprends ce que vous ditez, monsieur Sigda, mais des chiffres déposés au Comité et que nous tenons de sources relativement fiables, nous indiquent que le coût de production par acre s'établit entre \$110 et \$120. Selon vos calculs, il semble que vos coûts sont de \$315 l'acre.

M. Sigda: Je l'ai déjà dit, ce sont des chiffres pour le Manitoba dont les fermiers procèdent de façon quelque peu différente. Tout d'abord, ils labourent, ce qui représente un coût plus élevé. Nos chiffres pour la Saskatchewan sont moins élevés; et nous savons tous que ces chiffres varient de district en district. Nous en sommes arrivés également à un chiffre plus bas. Mais lorsqu'est venu le temps de décider du chiffre que nous citerions, nous avons opté pour celui du Manitoba; voilà l'origine de cette déformation.

M. Neil: Êtes-vous fermier depuis longtemps, monsieur Sigda?

M. Sigda: Depuis que je suis haut comme trois pommes.

M. Neil: Et il y a longtemps que vous subissez des ces pertes énormes?

M. Sigda: Depuis toujours. Si le coût des bestiaux n'avait pas augmenté, ou si nous ne touchions rien de la Commission canadienne du blé, nous aurions abandonné l'agriculture. C'est

[Texte]

and see the foreclosures that are going on, and it is because of this loss. This is just starting to surface—the truth of it.

As I pointed out in the statistical figures, the years that you find that interest with agriculture is in balance—you have to look back and find that there were no foreclosures going on. Now, that proves that figure must be somewhere near right.

Mr. Neil: I am just trying to determine how, if you lose \$5.47 a bushel on every bushel you produce, you are able to survive.

Mr. Sigda: Well, you are not. You are denying yourself quite a lot of things.

Mr. Neil: Thanks very much.

The Chairman: Thank you. That concludes the questioning, and with that I would thank Mr. Sigda and Mr. Appenheimer for their appearance and their contribution to the committee's proceedings. I would also like to thank Mr. McGillvray, Mrs. Boxall, Mr. Morkenson, Mr. Morken, Mr. Carlson, and Mr. Siemens for their appearance and their contributions. Thank you very much, gentlemen.

Mr. McGillvray: Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity.

Mr. Sigda: Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity.

Mr. Morken: Thank you.

The Chairman: The meeting is adjourned until 7.30 p.m.

EVENING SITTING

• 1933

The Chairman: Order, please.

The committee can hear evidence without a quorum being present provided that there are representatives from the government party and the Official Opposition party. These conditions are met and so we will resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

On Clause 2

The Chairman: I now call to the witness table the representatives from the Saskatchewan Federation of Labour and the Grain Service Union. Will those witnesses please come forward.

According to my information, the Saskatchewan Federation of Labour is represented by the President, Mrs. Nadine Hunt.

Welcome, Mrs. Hunt. Would you identify your colleague, please?

Mrs. Nadine Hunt (President, Saskatchewan Federation of Labour): Mr. Chairman and other members of the committee, I would like to introduce Ron Fisher, the Vice-President of the

[Traduction]

ce qui se produit présentement. Ce sont ces pertes qui sont à l'origine des saisies que nous voyons présentement. La vérité ne fait que commencer à sortir.

Comme je l'ai précisé dans les statistiques, remontez aux années où les profits de l'agriculture contre-balancent les intérêts à payer et vous constaterez qu'il n'y avait pas de saisies à cette époque. Ce qui indique que ces chiffres doivent être à peu près exacts.

M. Neil: Ce que je tente d'établir, c'est la façon dont vous arrivez à survivre si vous perdez \$5.47 pour chaque boisseau que vous produisez.

M. Sigda: Nous n'y parvenons pas. Nous nous privons de beaucoup de choses.

M. Neil: Merci.

Le président: Merci. Ceci met fin à notre période de questions. Je désire remercier M. Sigda et M. Appenheimer de leur présence et de leur contribution aux travaux du Comité. Je tiens également à remercier M. McGillvray, M^{me} Boxall, M. Morkenson, M. Morken, M. Carlson et M. Siemens de leur présence et leur contribution. merci beaucoup à tous.

M. McGillvray: Merci, monsieur le président, de vous avoir reçus.

M. Sigda: Merci également, monsieur le président, de nous avoir écoutés.

M. Morken: Merci.

Le président: La séance est levée jusqu'à 19h.30.

SÉANCE DU SOIR

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît!

Le Comité peut entendre des témoins même s'il n'y a pas quorum à la condition que le parti gouvernemental et l'Opposition officielle soient représentés. C'est présentement le cas; nous poursuivrons donc l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

Article 2.

Le président: J'invite les représentants de la Fédération du travail de la Saskatchewan et de l'Union des employés de services à s'approcher.

Selon mes renseignements, la présidente, M^{me} Nadine Hunt, représente la Fédération du travail de la Saskatchewan.

Bienvenue, madame Hunt. Voulez-vous identifier vos collègues, s'il vous plaît?

Mme Nadine Hunt (présidente, Fédération du Travail de la Saskatchewan): Monsieur le président, membres du Comité, je désire vous présenter Ron Fisher, le vice-président de la

[Text]

Saskatchewan Federation of Labour, from Saskatoon, and a member of the United Steelworkers of America.

The Chairman: Thank you very much.

Who is the principal spokesman for the Grain Services Union?

Mr. Hugh Wagner (Secretary-Manager, Grain Services Union): Mr. Chairman, my name is Hugh Wagner. I am the Secretary-Manager of Grain Services Union. I have with me Mrs. Marjorie Steffensen, Assistant Secretary Manager of the union; Mr. Larry Meyer, the President of our union and an elevator agent from Hagen, Saskatchewan; Mr. Herbert Eberle, a member of our staff, and also formerly an elevator agent from Wapella, Saskatchewan; Mr. Henry Lamontagne, an elevator agent from Gerald, Saskatchewan; Mr. Ron Oikonen, an office worker from the Thunder Bay terminal elevator office of Saskatchewan Wheat Pool; Mr. Ron Miller, an elevator agent from Strasbourg, Saskatchewan, working for the Saskatchewan wheat pool; and Mr. Larry Hubick, who is also with our union's staff.

The Chairman: Thank you, Mr. Wagner.

I want to welcome all of you to the committee and I would call on Mrs. Hunt to make her opening statement.

Mrs. Hunt: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would ask whether you would prefer that we summarize our brief, or since it is relatively short, read it in its entirety.

The Chairman: If you could summarize it, I am sure the members of the committee would prefer that. How short is relatively short?

Mrs. Hunt: It only runs to approximately three double-spaced pages.

The Chairman: I would say, read it. Apparently you know the meaning of "brief".

Mrs. Hunt: First of all, Mr. Chairman, I would like to thank you for the opportunity to appear before this committee. I would also like to take this opportunity to congratulate the committee for appearing in Regina and suffering the consequences of our Regina water. Perhaps when you all go back to Ottawa you will recall the situation here and have something done about it.

The Saskatchewan Federation of Labour is a member of the Crow Coalition. We represent some 65,000 members of affiliated unions within the province of Saskatchewan. We support the presentation of Mr. Justice Emmett Hall and others in support of retention of the Crow Rate, including the historical arguments which have been so eloquently placed before you. As our own destinies are closely linked with that of the farm community, through economic ties to their economy, and family and personal connections, we are vitally concerned about the implications of Bill C-155.

Efforts to improve rail transportation are admirable, but simultaneously to make farmers pay out of what are hideously low prices for their product in the first place is just an example of paying twice for the same turkey.

[Translation]

Fédération du travail de la Saskatchewan, Saskatoon, et membre des Métallurgistes Unis d'Amérique.

Le président: Merci beaucoup.

Quel est le principal porte-parole de l'Union des employés de services?

M. Hugh Wagner (secrétaire-administrateur, Union des employés de services): Monsieur le président, je m'appelle Hugh Wagner. Je suis le secrétaire-administrateur de l'Union. Je suis accompagné de Mme Marjorie Steffensen, secrétaire-administratrice adjointe; M. Larry Meyer, président de l'Union, et agent de silos à Hagen, Saskatchewan; M. Herbert Eberle, un de nos employés, et ancien agent de silos à Wapella, Saskatchewan; M. Henry Lamontagne, un agent de silos à Gerald, Saskatchewan; M. Ron Oikonen, un employé du bureau de l'élévateur terminus à Thunder Bay du Syndicat du blé de la Saskatchewan; M. Ron Miller, un agent de silos de Strasbourg, Saskatchewan, à l'emploi du Syndicat du blé de la Saskatchewan; et M. Larry Hubick, qui est également un employé de l'Union.

Le président: Merci, monsieur Wagner.

Je vous souhaite tous la bienvenue à notre Comité et j'invite Mme Hunt à nous présenter sa déclaration d'ouverture.

Mme Hunt: Merci beaucoup, monsieur le président.

Préférez-vous que je résume notre mémoire ou, puisqu'il est relativement court, que je le lise en entier?

Le président: Je suis certain que les membres du Comité préféreraient que vous le résumiez. Qu'appelez-vous relativement court?

Mme Hunt: Je dirais qu'il couvre environ trois pages à double interligne.

Le président: Alors, lisez-le. vous semblez savoir ce que signifie «court mémoire».

Mme Hunt: Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à vous remercier de l'occasion que vous nous donnez de nous présenter devant vous. J'aimerais également en profiter pour féliciter le Comité de s'être présenté à Regina et d'avoir à subir notre eau. Lorsque vous serez de retour à Ottawa, j'espère que vous vous rappellerez la situation que nous connaissons et que vous tenterez d'y apporter une solution.

La Fédération du travail de la Saskatchewan est membre de la Coalition du Nid-de-Corbeau. Nous représentons environ 65,000 personnes de la Saskatchewan membres de syndicats affiliés. Nous appuyons le point de vue du juge Emmett Hall et des autres qui favorisent le maintien du taux du Nid-de-Corbeau, y compris les arguments qu'on a si éloquemment défendus devant vous. Puisque notre destinée est intimement liée à celle de la collectivité agricole, en raison de ses liens économiques ainsi que des relations familiales et personnelles, nous sommes directement touchés par les conséquences du projet de loi C-155.

Il est admirable qu'on veuille améliorer le transport ferroviaire, mais du même coup forcer les fermiers à payer à même des revenus ridiculement bas pour leurs produits ne

[Texte]

In Bill C-155, a law for the farmers is replaced by a law for the railways. Our brief will touch on this aspect but focuses particularly on the employment implications in the shift of income from farmer to railway.

The federal government announced on February 1, 1983, that Bill C-155 would lead to efficiency in the rail transportation system. One could not argue that there is a vital need in this country for an efficient rail system for both freight and passengers service, nor would we question the need for increased investment in the railways to achieve that goal. However, we see no guarantee in C-155 that talked-about investment will achieve the desired effect.

Public investment in the railway system must provide an equity return to the public. In this way an effective rail transportation system can be developed with public ownership vested in the people it is designed to serve through their elected representatives, the Government of Canada.

While immediate investment promises some new short-term opportunities for employment in the upgrading of the system, in this and other industries technological upgrading or change has resulted in job losses far outdistancing immediate employment prospects. Bill C-155, in proposing variable rates, would result in two things: deterioration and destruction of the branch-line system; and promotion of an inland terminal system for handling grain, currently in the hands of foreign, multinational grain corporations.

The loss of branch lines means the loss of jobs in railway operation and maintenance. The moves to centralization of the grain-handling system means the loss of jobs for grain service workers. Together these changes are estimated to mean a loss of as many as 15,000 jobs. Once the branch line is gone and the delivery point with the available cash drained from the farmer, the impacts are felt by the community. Decline is inevitable in the retail trade and the social environment. Jobs provided by small businessmen serving the local community dwindle and disappear, and local purchasing of goods and services are soon transferred to adjacent larger communities.

As a result of this rural depopulation, schools, hospitals, nursing homes, etc. and the jobs they provide would also disappear. Needed services for those who wish to remain in the community for whatever reason become more remote or are lost completely. Resulting family dislocation adds to the social costs of the attack on the community structure. Urban unemployment, already at disgracefully high levels, will increase with the influx of rural residents adding to the many

[Traduction]

constitue qu'un exemple de ce qu'ils doivent payer deux fois pour la même chose.

Le projet de loi C-155 remplace une loi conçue pour les fermiers par une autre à l'intention des chemins de fer. Notre mémoire touche cet aspect, mais met surtout l'accent sur les conséquences au niveau de l'emploi que provoque ce déplacement des revenus des fermiers vers les chemins de fer.

Le gouvernement fédéral déclarait, le 1er février 1983, que le projet de loi C-155 se traduirait par l'efficacité du système de transport par chemin de fer. Personne ne peut nier qu'il existe un besoin essentiel pour un service efficace de transport par chemin de fer tant pour la marchandise que pour les passagers, pas plus que nous ne mettons en doute le besoin d'investissements supérieurs de la part des chemins de fer pour atteindre ce but. Nous ne voyons toutefois aucune garantie dans le projet de loi pour nous assurer que cet investissement dont on parle tant aura les effets désirés.

La participation financière du public dans le système de chemins de fer doit lui procurer des bénéfices sur le capital investi. Ainsi, il sera possible de mettre au point un système efficace de transport ferroviaire en tenant compte de l'intérêt de la population qu'il doit servir par l'entremise de ses représentants élus, le gouvernement du Canada.

Puisque cet investissement se traduira, à court terme, par de nouvelles possibilités d'emplois en vue de l'amélioration du système, soulignons que des changements technologiques ou des améliorations se sont traduits, dans d'autres industries, par des pertes d'emplois beaucoup plus importantes que les emplois temporaires créés. Les dispositions du projet C-155 relatives aux taux variables proposés entraîneront deux conséquences: la détérioration et la destruction du système des embranchements et la priorité d'un terminus interne pour la manutention du grain, actuellement propriété de multinationales étrangères.

L'élimination des embranchements entraînera la perte d'emplois dans l'exploitation et l'entretien du système de transport ferroviaire. La centralisation du système de manutention entraînera la perte d'emplois pour les employés de services. Ces deux changements estimons-nous, pourraient entraîner la perte de 15,000 emplois. Les embranchements disparus, et les points de livraison et le comptant disponible éloignés du fermier, c'est la collectivité tout entière qui s'en ressent. Il en résulte inévitablement une réduction du commerce au détail et de la structure sociale. Les postes qu'offrent les petites entreprises qui servent la collectivité locale diminuent et disparaissent et l'achat de marchandises et services au niveau local s'effectuent ensuite dans des centres voisins plus importants.

Suite à cette dépopulation rurale, les écoles, les hôpitaux, les maisons de repos et les emplois qu'ils offrent disparaissent également. Les services nécessaires à ceux qui désirent, pour quelque raison que ce soit, continuer à habiter cette collectivité, sont plus distants ou tout à fait inexistant. L'éclatement des familles qui en résulte ajoute aux coûts sociaux de cette attaque contre la structure communautaire. Le chômage urbain qui a déjà atteint un niveau scandaleusement élevé augmentera avec l'arrivée d'habitants de collectivités rurales

[Text]

social problems faced by people looking for scarce or nonexistent jobs.

The massive shift in income from the farmers to the railways, should C-155 be implemented, means that farmers will have less cash to purchase farm equipment, machinery, fertilizers, cars, trucks etc., and the resulting decline in demands for these products will have a devastating effect on the steel, manufacturing, oil, chemical, and related industries, and the workers involved in them. Estimates have run as high as 50,000 jobs to be lost in these industries directly attributable to farm income loss. We hear of border station crossings being left open at the Lakehead which were scheduled to be closed. A scenario could unfold as a result in which the railways already linked to the United States system by purchase or interconnect would attempt to maximize their profits in grain handling by diversion of Canadian transportation through the Mississippi system to Tidewater, New Orleans. It is also estimated that while transportation costs would be one-third cheaper by this means, the costs in railway jobs in Canada would run to the 20,000 mark.

• 1940

We urge your committee to consider and investigate the potential job loss inherent in Bill C-155, as well as to investigate and evaluate the social costs which changes contained in the bill would undoubtedly incur.

Bill C-155 is not a farmer issue; it is a farmer and worker issue. It is not a western issue. It is a Canadian issue, dramatically affecting all of us. A better railway transportation system can, and should be, developed, but the Crow must stay.

All this is respectfully submitted by the Saskatchewan Federation of Labour, CLC.

The Chairman: Thank you very much.

I will now call on the Grain Services Union, Mr. Wagner, to make their opening statement, please.

Mr. Wagner: Thank you, Mr. Chairman, and welcome to Regina. I will not comment on the water, since my sister, Nadine Hunt, has already mentioned that to you.

The Chairman: Oh, this is a family compact, is it?

Mr. Wagner: "Sister" in the trade union sense.

Mr. Chairman, the Grain Services Union is an affiliate of the Canadian Labour Congress, the Saskatchewan Federation of Labour, the Manitoba Federation of Labour; and a founding participant of the Canadian Labour Congress Committee on Grain Handling and Transportation.

With the exception of terminal elevator workers in Thunder Bay and the west coast ports, the Grain Services Union represents all in-scope employees of the Saskatchewan Wheat Pool, the Country Elevator and Construction and Maintenance

[Translation]

ajoutant ainsi aux nombreux problèmes sociaux auxquels doivent faire face ceux qui cherchent des emplois rares ou inexistant.

Si on devait adopter le projet C-155, le déplacement massif des revenus des fermiers vers les chemins de fer signifie que les fermiers disposeraient de moins de comptant pour acheter de la machinerie agricole d'autre machinerie, des engrains, des automobiles, des camions, etc.; la demande moins élevée pour ces produits aurait un effet dévastateur sur les industries de l'acier, du pétrole, les industries manufacturières et chimiques, les industries connexes ainsi que sur leurs employés. On évalue jusqu'à 50,000 le nombre d'emplois qui pourraient se perdre dans ces industries et qui seraient le résultat direct des pertes de revenus des fermiers. Il est question de maintenir des postes frontières, à la tête des Grands Lacs, et qu'on devait fermer. On pourrait, en conséquence, voir les compagnies de chemins de fer, déjà reliées au réseau américain suite à des ententes ou des achats, tenter de maximiser leurs profits dans le transport du grain en déplaçant les circuits du Canada vers le système du Mississippi, à Tidewater, la Nouvelle-Orléans. On évalue à environ 20,000 la perte d'emplois dans les chemins de fer canadiens si cette hypothèse se réalisait, hypothèse qui entraînerait une réduction d'un tiers des coûts de transport.

Nous prions votre Comité de se pencher sur ces pertes possibles d'emplois inhérentes à l'adoption du projet de loi C-155 et de se pencher sur la question, en plus d'enquêter sur les coûts sociaux qui en résulteraient indubitablement, et de les évaluer.

Les effets du projet C-155 ne sont pas limités aux fermiers; ils touchent également d'autres employés. Ce n'est pas un problème pour l'Ouest canadien, mais un problème canadien qui nous touche tous de façon dramatique. On peut et on devrait aménager un meilleur système de transport ferroviaire, mais il faut conserver le taux du Nid-de-Corbeau.

La Fédération du travail de la Saskatchewan affiliée au C.T.C. vous le soumet respectueusement.

Le président: Merci beaucoup.

Je demande maintenant à M. Wagner, de l'Union des services, de bien vouloir nous soumettre son exposé.

M. Wagner: Merci, monsieur le président, et bienvenue à Régina. Je ne parlerai pas de l'eau, puisque ma soeur, Nadine Hunt, l'a déjà fait.

Le président: S'agit-il ici d'une rencontre familiale?

M. Wagner: Je disais «soeur» dans le sens syndical du mot.

L'Union des services, monsieur le président, est affiliée au Congrès du travail du Canada, la Fédération du travail de la Saskatchewan, la Fédération du travail du Manitoba; elle était au nombre des fondateurs du Comité du transport et de la manutention du grain du Congrès du travail du Canada.

A l'exception des employés des élévateurs terminus de Thunder Bay et des ports de la côte du Pacifique, notre union représente tous les employés du Syndicat du blé de la Saskatchewan, les employés des élévateurs ruraux, les employés de la

[Texte]

Employees of Manitoba Pool Elevators, the office, laboratory and vegetable oil crushing mill workers employed by CSP Foods in Saskatoon, the Inland Grain Terminal workers employed by Northern Sales Company Limited in Saskatoon, and the Inland Grain Terminal Workers employed by Allstate Grain Company Limited in Moose Jaw.

Our members number slightly over 3,000, more than two thirds of whom live and work in rural communities. In excess of 1,600 grain service union members are employed in country elevator and terminal elevator facilities. They run 40% of the grain elevators on the Prairies and, in the 1981-1982 crop year, handled approximately 45% of total prairie grain deliveries.

The work and social lives of our members put them in intimate contact with agricultural producers who have provided, and continue to provide, a major share of the economic activity that sustains our society. Working with farmers and small business people has given us a sense of what is required if Canada is to maintain its position as a major supplier of grain and other food products.

Without any equivocation whatsoever, we urge the Government of Canada to withdraw Bill C-155 and keep the Crow's Nest Pass freight rate on grain. Rather than go back on historic compromise, we recommend that the Government of Canada reshape its thinking and regard the freight rate structure embodied in the Crow rate as a positive incentive to increasing agricultural production to which other commodities, such as processed oil-seed products, should be added.

We endorse the submission of the Saskatchewan Federation of Labour, the National Farmers Union and the submission by Justice Emmett Hall on behalf of the Crow Coalition, because we too believe that the transportation system should be seen and operated as a public utility which is used to enhance, rather than to strangle, a hitherto productive sector of the national economy.

In our view, the effects of Bill C-155 will be no less dramatic and, probably, far more drastic over the long term, than the so-called public restraint measures currently being pushed by the Government of British Columbia.

Higher freight rates on grain will accelerate the fast pace of rail line abandonment and country elevator consolidation, and we ask the committee, why should workers and farmers sacrifice their livelihoods to finance the operations of the already wealthy grain companies, the railway companies, and the trucking conglomerates?

A review of the Hall commission and Prairie Rail Action Committee reports leads directly to the conclusion that higher grain freight rates will lead to the rapid abandonment of 4,656

[Traduction]

construction et de l'entretien des élévateurs du Syndicat du blé du Manitoba, les employés de bureau, de laboratoires et d'usines de la trituration des huiles végétales à l'emploi de *C.S.O. Foods* de Saskatoon, les employés du terminus intérieur de la *Northern Sales Company Limited* de Saskatoon et les employés du terminus intérieur de la *Allstate Grain Company Limited* de Moose Jaw.

Le nombre de nos membres est légèrement supérieur à 3,000, dont plus des deux tiers habitent et travaillent dans les collectivités rurales. Plus de 1,600 de ces employés travaillent dans des élévateurs ruraux et des élévateurs terminus. Ils assurent le fonctionnement de 40 p. 100 des élévateurs à grain des Prairies et, dans la campagne agricole de 1981-1982, ils ont assuré la manutention d'environ 45 p. 100 de toutes les livraisons de grain des Prairies.

Le travail et la vie sociale de nos membres les mettent en contact intime avec les producteurs agricoles qui apportent et continuent d'apporter une part importante de l'activité économique qui soutient notre société. Notre travail auprès des fermiers et des petites entreprises nous a permis de découvrir ce qui est nécessaire pour permettre au Canada de maintenir sa place de fournisseur important de grains et d'autres produits alimentaires.

Nous prions instamment, sans équivoque aucune, le gouvernement du Canada de retirer le projet de loi C-155 et de maintenir le taux du transport du grain du Pas du Nid-de-Corbeau. Plutôt que de nous replier sur des compromis historiques, nous recommandons que le gouvernement du Canada révise sa façon de penser et considère la structure des taux de transport ferroviaire imbriqués dans le taux du Nid-de-Corbeau comme un défi positif à l'augmentation de la production agricole à laquelle il faudrait ajouter d'autres marchandises telles les huiles-semences transformées.

Nous appuyons le point de vue de la Fédération du travail de la Saskatchewan, de l'Union nationale des fermiers et le mémoire du juge Emmett Hall au nom de la Coalition du Nid-de-Corbeau, parce que nous croyons que le système de transport devrait être considéré et administré comme un service public pour rehausser plutôt qu'étrangler un secteur jusqu'ici productif de notre économie nationale.

Nous croyons que les effets du projet de loi C-155 ne seront pas moins dramatiques et seront probablement même plus draconiens à la longue que les supposés mesures de contrôle des dépenses publiques que met présentement de l'avant le gouvernement de la Colombie-Britannique.

L'augmentation des frais de transport du grain par chemins de fer accélérera le processus d'abandon des embranchements et la consolidation des élévateurs ruraux; nous vous demandons, essieurs, pourquoi les travailleurs et les fermiers devraient-ils sacrifier leur gagne-pain pour financer les opérations de consortium de grains, de transport ferroviaire et de camionnage déjà riches?

Une étude des rapports de la Commission Hall et du *Rail Action Committee* des Prairies nous amène à conclure que l'augmentation des frais de transport ferroviaire amènera l'abandon rapide de 4,656 kilomètres de voies d'embranchement.

[Text]

kilometres of prairie rail branchlines on which 94 communities are located in the Province of Saskatchewan.

Within our membership employed by the Saskatchewan Wheat Pool and Manitoba Pool elevators, this branch-line abandonment would mean the loss of 180 country elevator jobs. In addition to higher freight rates, if you go the one step further contemplated by Bill C-155, you must then consider the impact on shipping points located on main rail lines as a result of variable rates.

Variable rates will compound branch-line abandonment because the tendency on the part of grain companies will be to close selected shipping points on main lines, consolidate operations in fewer locations and expand the grain-gathering radius to a 96 kilometre hauling distance. In the variable-rate 96-kilometre scenario, 320 country elevator jobs lost at main line stations would be added to the 180 sacrificed on branch lines, bringing the total to 500 country elevator jobs lost in just 2 grain elevator companies.

The loss of income in the 297 communities affected will create a ripple effect leading to the elimination of service and support jobs and, ultimately, the elimination of the rural communities themselves.

The loss of grain handling and transportation jobs might not be felt immediately by grain farmers, since they rely heavily on export as opposed to domestic markets. However, the impact will come as inevitably as the night follows the day. A shrinking tax base, declining community services, and the disappearance of consumers to support small businesses, are the offspring of the trend to centralization. It is this trend which adds to the farmer's economic burden as it entails escalating trucking and shipping costs. The resulting, and inescapable pressure to increase capitalization of farm operations will force many more off the farm.

This process of diverting capital resources to finance centralization grows not one more bushel of grain, nor does it create one more market. It will further erode the already fragile manufacturing and service sectors which depend on a vibrant agricultural industry in the end, leaving in its wake the elimination of at least 10,000 to 15,000 jobs in the prairie economy.

It seems to us that the modern day railway barons have not only set their sights on chopping and channelling the grain gathering system, they have also got plenty of advice as to how we are going to run the skeleton system, once they are finished remodelling it. An idea being touted more and more is extended elevator operating hours and weekend loading of grain cars. It seems that those who advocate these throwbacks to the old days have scant regard for the fact that grain elevator workers on the Prairies fought for, and won, a ban on weekend loading some 10 years ago. That was because they were fed up with the railway companies' inability or unwilling-

[Translation]

ment dans les Prairies, le long desquelles sont aménagées 94 communautés de la Saskatchewan.

Cent quatre-vingt personnes qui travaillent dans des élévateurs ruraux du Syndicat du blé de la Saskatchewan et du Syndicat du Manitoba perdraient leur emploi suite à l'élimination de ces embranchements. En plus de frais de transport plus élevés, si l'on tient compte de l'étape additionnelle que propose le projet de loi, il faut également tenir compte de l'impact qu'auraient les taux variables sur les points d'expédition le long des voies municipales.

Les taux variables augmenteront l'abandon des embranchements parce que les compagnies auront tendance à fermer certains points d'expédition sur les lignes principales, à consolider leurs opérations en des endroits moins nombreux, et à étendre le rayon de récupération du grain à une distance de 96 kilomètres. L'adoption de ces taux variables et de la distance de 96 kilomètres entraîneront la perte de 320 postes dans des élévateurs ruraux le long des lignes principales en plus des 180 perdus sur les embranchements, soit un total de 500 postes pour deux compagnies d'élévateurs.

La perte de revenus ainsi encourue dans les 297 collectivités touchées se répercute dans l'élimination d'emplois de services et de soutien et éventuellement, l'élimination de ces collectivités rurales.

Les fermiers ne se ressentiront peut-être pas immédiatement de la perte de ces emplois dans les domaines de la manutention et du transport, puisqu'ils se tient davantage aux marchés d'exportation qu'aux marchés domestiques. Toutefois, cet impact se produira aussi certainement que le jour suit la nuit. Cette tendance à la centralisation se traduira par une réduction du niveau d'imposition foncière, une réduction des services communautaires et la disparition des consommateurs qui assurent la survie de petites entreprises. C'est cette tendance qui ajoute au fardeau économique des fermiers puisqu'elle entraîne des coûts plus élevés d'expédition et de transport par camion. En conséquence, la pression inévitable que ressentiront les fermiers d'accroître leurs investissements en forcera plusieurs à abandonner.

Cette méthode de déplacement des ressources en capital pour financer la centralisation n'entraîne pas la croissance d'un seul boisseau additionnel de grain pas plus qu'il ne crée de nouveaux marchés. Elle grugera encore davantage les secteurs déjà fragiles de la fabrication et des services qui dépendent d'une industrie agricole vivante alors qu'au contraire, on assistera à l'élimination d'au moins 10,000 à 15,000 emplois dans l'économie des Prairies.

Il nous semble que les barons modernes des chemins de fer ont, non seulement décidé de réduire et de remodeler le système de récupération du grain, mais qu'ils ont également à nous offrir de nombreux conseils sur la façon d'administrer le système squelettique qui restera lorsqu'ils auront fini de le remodeler. Une idée qu'on préconise de plus en plus touche l'augmentation des heures de fonctionnement des élévateurs et le chargement des wagons la fin de semaine. Il semble que ceux qui préconisent ces reculs ne tiennent que peu compte du fait que les employés des élévateurs des Prairies ont combattu, il y a une dizaine d'années, pour l'élimination du chargement

[Texte]

ness to spot cars on a consistent basis in sufficient numbers and in proper condition during the regular Monday-to-Friday work week.

The country elevator system, as we know it, has never been taxed to its limit in a five-day per week operation, and to talk of seven-day operation is sheer nonsense. Country elevator workers can meet the system's needs Monday to Friday, if the railway companies provide prompt, reliable, service in grain cars fit to load.

At this point, I would like to diverge from our brief a little and point out that we take particular exception to the apparent acquiescence of Saskatchewan Wheat Pool and other grain companies who talk of variable rates on weekends and controlled variable rates, and other things like that. Let them pay attention to making the system operate as it is. Let them pay a grain elevator worker for his time and his overtime and the time away from his family. Let them do those kinds of basic human things before they begin seeking to shove more of the burden onto the people who run those elevators out in the prairie community.

[Traduction]

les fins de semaine, et obtenu gain de cause. Ils y sont parvenus parce qu'ils étaient fatigués de ce que les compagnies ferroviaires étaient incapables ou refusaient d'allouer de façon constante un nombre suffisant de wagons en bon état durant la semaine normale de travail, du lundi au vendredi.

Le système d'élévateurs ruraux, tel que nous le connaissons, n'a jamais été surtaxé dans une semaine de cinq jours; l'idée d'une semaine de sept jours n'est que pure folie. Les employés des élévateurs peuvent répondre aux exigences du système du lundi au vendredi si les compagnies ferroviaires leur offrent rapidement un nombre adéquat et fiable de wagons à charger.

Je veux m'éloigner légèrement du mémoire à ce point-ci pour signaler que nous nous objectons particulièrement à l'approbation que semble donner le Syndicat du blé de la Saskatchewan et d'autres compagnies à l'adoption de taux variables pour les fins de semaine, de taux variables contrôlés et autres points du genre. Qu'elles s'affairent donc plutôt à faire fonctionner le système actuel. Qu'elles paient les employés des élévateurs pour leurs heures de travail, leurs heures supplémentaires et les heures passées loin de leurs familles. Qu'elles s'inquiètent donc plutôt de ces questions sociales fondamentales avant de tenter d'accroître le fardeau de ces personnes qui font fonctionner les élévateurs des Prairies. Qu'elles s'inquiètent donc plutôt de ces questions sociales fondamentales avant de tenter d'accroître le fardeau de ces personnes qui font fonctionner les élévateurs des Prairies.

• 1950

It is also ironic that the Minister of Transport introduces legislation to funnel hundreds of millions of dollars to the railway companies when he does not seem to see the need for such basic things as \$500 per car worth of safety modification on hopper cars. Transport Canada's reluctance in this regard makes true sceptics of us when we hear promises to strictly monitor railway performance in return for the windfall of higher freight rates.

In our collective opinion, Bill C-155 is bad news for workers and farmers and small business people. We do not oppose progressive change, but we see no progress for people in the legislation before your committee. What we see is a policy founded exclusively on the grab of corporate empires for bigger and bigger shares of the pie. Canadians have paid once too often for the likes of Canadian Pacific Railway. We do not want to do it again.

We urge your committee to recommend complete withdrawal of Bill C-155. We call on the government to retain the Crow rate and to initiate a debate at the community level with the objective of enabling ordinary people to participate in shaping a national transportation policy designed by workers and farmers for workers and farmers.

Il est également ironique de constater que le ministre des Transports présente un projet de loi pour accorder des centaines de millions de dollars aux compagnies de chemins de fer quand il ne voit même pas la nécessité de dépenser 500 dollars par wagon pour des modifications sécuritaires essentielles sur les wagons à trémie. Ce manque d'enthousiasme de Transport Canada nous rend sceptiques lorsqu'on promet de surveiller étroitement le rendement des compagnies de chemins de fer en retour des sommes énormes qu'elles toucheront en taux plus élevés.

Nous sommes d'avis que le projet C-155 est mauvais pour les travailleurs, les fermiers et les petites entreprises. Nous ne nous opposons pas aux changements positifs, mais nous ne voyons rien dans ce projet qui soit à l'avantage de la population. Tout ce que nous y voyons, c'est une politique qui s'appuie exclusivement sur le désir des empires corporatifs de saisir une tranche toujours plus épaisse du gâteau. Les Canadiens ont déjà trop payé pour des entreprises du genre du Canadien pacifique limitée. Nous ne voulons pas recommander.

Nous prions votre Comité de recommander le retrait du projet de loi C-155. Nous invitons le gouvernement à maintenir le taux du Nid-de-Corbeau et à lancer un débat au niveau de la population afin de permettre aux citoyens ordinaires de participer à la mise au point d'une politique nationale de transport conçue par des travailleurs et des fermiers pour les travailleurs et les fermiers.

[Text]

We make our submission respectfully, Mr. Chairman, on behalf of the Grain Services Union. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Wagner.

We will now proceed to our questioning. We will start with Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to direct my questions to Mr. Wagner and indicate to him that I appreciate the directness of his comments in his brief. Can he inform the committee and myself primarily whether or not the Manitoba and Saskatchewan wheat pools are unionized?

Mr. Wagner: That is correct.

Mr. Murta: Is Alberta? Is United Grain Growers? And what is the stature of, I suppose, Cargill and Pioneer?

Mr. Wagner: Of the country grain elevator operating companies, aside from the two terminal elevator facilities in Saskatoon and Moose Jaw, only the Saskatchewan Wheat Pool employees in country elevators and Manitoba Pool Elevators are unionized. Unfortunately—and this will reflect my bias, I suppose—the employees of the other grain companies do not have a union at the present time. But in our position, when it comes to such things as working conditions, job security, and the quality of working life in country elevators, we certainly claim to speak for all country elevator workers, because they work side by side with our members, live in the same communities, and share the same body of interest as our members working in those facilities. But the other six country elevator operating companies are not unionized for collective bargaining purposes at this time.

Mr. Murta: Are the working conditions and the hours of work any different in Saskatchewan Wheat Pool Elevators, as opposed to Alberta, for example, or Pioneer elevators somewhere in the Province of Saskatchewan? Is there much of a difference, or have you ascertained that?

Mr. Wagner: It depends on what you mean by "working conditions". If you are talking about the physical conditions of elevator operations and hours of work, such things as grain dust control as an example, you will not find too much to distinguish one company from another. The difference, though, is that the unionized employees—through occupational health and safety committees, collective bargaining committees and so forth—have been able to make considerable progress in a number of key areas.

Of course on the questions of job security and technological change, protection from simply immediate dismissal and that kind of departure from the workplace, they have considerably more security. In terms of the physical outline, layout, and structure of an elevator, and what happens in an elevator, the hazards, the nature of the business and what have you, they are the same from one elevator to the next.

Mr. Murta: One of the questions that I have wondered about ever since the legislation was introduced you have answered partly, I guess, but I would like to explore it just a little more fully with you; that is, this question of the weekend loading that has been introduced and talked about in the

[Translation]

L'Union des services vous soumet respectueusement ce point de vue, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wagner.

Nous allons maintenant passer aux questions. Tout d'abord, monsieur Murta.

M. Murta: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je désire adresser ma question à M. Wagner et lui souligner que j'apprécie son franc parler. Peut-il nous dire, et à moi plus précisément, si les syndicats du blé de la Saskatchewan et du Manitoba sont syndiqués?

M. Wagner: Oui.

M. Murta: Et celui de l'Alberta? L'«Union des producteurs agricoles»? Et Cargill? Et Pioneer?

M. Wagner: De toutes les compagnies qui exploitent des élévateurs ruraux, à l'exception des installations des élévateurs terminus de Saskatoon et de Moose Jaw, seuls les employés des élévateurs ruraux du Syndicat du blé de la Saskatchewan et du Syndicat du blé du Manitoba sont syndiqués. Malheureusement, et je suppose que vous verrez ici mon opinion syndicale, les employés des autres compagnies ne sont présentement pas syndiqués. Mais quant à nous lorsqu'il est question de conditions de travail, de sécurité d'emploi et de qualité de vie dans les élévateurs ruraux, nous parlons pour tous les employés de tous les élévateurs parce qu'ils travaillent aux côtés de nos membres, vivent dans les mêmes municipalités et partagent les mêmes intérêts. Mais il demeure que les employés des six autres compagnies d'exploitation d'élévateurs ruraux ne sont présentement pas syndiqués.

M. Murta: Les conditions et les heures de travail sont-elles différentes pour les employés du Syndicat du blé de la Saskatchewan par opposition à ceux de l'Alberta ou dans les élévateurs Pioneer de la Saskatchewan? Y a-t-il une différence énorme? Existe-t-il une différence?

M. Wagner: Tout dépend de ce que vous appelez condition de travail. Si vous parlez de conditions physiques dans le fonctionnement des élévateurs et des heures de travail, ou du contrôle de la poussière, par exemple, il n'y a pas tellement de différence d'une compagnie à l'autre. La différence c'est que les employés syndiqués, par leurs comités de sécurité et de santé au travail et leurs comités de négociations ont pu réaliser des progrès importants dans nombre de secteurs-clés.

Par contre, pour ce qui est de la sécurité d'emploi et des changements technologiques, de la protection contre les mises à pied pures et simples et autres questions du genre, leur sécurité est beaucoup plus grande. Quant à la conception physique, la disposition et la structure des élévateurs et de ce qui s'y passe, des dangers, de la nature de l'entreprise et peu importe, ils sont identiques d'un endroit à l'autre.

M. Murta: Vous avez probablement répondu, du moins en partie, à l'une des questions que je me pose depuis que ce projet de loi a été déposé, mais j'aimerais que vous me parliez davantage de la question du chargement en fin de semaine. Les syndicats du blé, c'est-à-dire le Syndicat du blé de la Saskat-

[Texte]

legislation. Of course, the pool elevators—that is, the Saskatchewan Pool, and I guess they represent or reflect certainly the thinking of the other two pools—have indicated they would be prepared to go along with this, providing the rate structure, the rate schedule, is applicable to all their points and all the points basically on the Prairies.

The railways claim that they work seven days a week, that they move grain seven days a week. I am a farmer from southern Manitoba, and I know certainly most of my constituents—I guess I could say that if there were times of the year in which it is advantageous economically to them, they would, without any question, haul grain on Saturdays, maybe Sundays . . . Sunday afternoon certainly; maybe not Sunday morning if they are involved in going to church or anything.

You were saying to the committee that you were generally opposed to your members working on the weekend. I assume if they worked on the weekend they would be paid what—double time?

Mr. Wagner: I would venture to guess, Mr. Murta, not a red cent.

Mr. Murta: But this would be something that you would be negotiating if they moved to weekend loading, I would expect. Is this correct? What I am saying is that the charge certainly will come back from the railways, and I suppose from some producers also, that if there is an incentive or if there is a chance to move grain on the weekend . . . back in 1978-1979, when grain was piling up on the farms, if it could have been moved—a bit of it at least—on the weekend, farmers would have done it.

How are you going to deal with or handle that question, based on the assumption, I suppose, that Alberta Pool could be open Saturday and Sunday? Cargill, Pioneer, United Grain Growers on the three prairie provinces could also be open Saturday and Sunday. Assuming you had the wishes of your membership, or your membership was in agreement, Manitoba and Saskatchewan Pools would not be open Saturday or Sunday. That is going to be a problem for you. How do you anticipate rationalizing it and handling it?

Mr. Wagner: Okay. Let us assume for the moment that the questions of premium pay and other elements associated with the remuneration and the length of the work week for the individual worker were solved. Let us say, for the sake of the argument—and the Lord knows we would love to achieve that day—that no grain elevator worker on the average was expected to work more than five days per week, eight hours per day, on a year-round basis. We will assume those problems have been solved—and they are not solved at the present time.

Saturday loading: There have been numerous experiments with Saturday loading, and I think without any fear of contradiction we can tell you they were all flops. The reason they were flops is this. The railway companies will spot the cars Friday night, let us say. The elevator employees come out and load them on Saturday. Then they sit on the siding until Wednesday or Thursday, when they might be picked up. So

[Traduction]

chewan et je suppose que son point de vue reflète celui des autres, a laissé entendre qu'il était prêts à accepter ce point à la condition que la structure des taux, le barème, s'appliquent à tous les points, à tous les points des Prairies.

Les chemins de fer prétendent qu'ils travaillent sept jours par semaine et transportent du grain sept jours par semaine. Je suis un fermier du sud du Manitoba et je sais que, pour la plupart de mes commettants, s'il arrivait, dans l'année, qu'il leur soit économiquement profitable de transporter du grain le samedi et même le dimanche, ils le feraient, tout au moins le dimanche après-midi parce qu'ils pourraient consacrer leur matinée du dimanche à leurs pratiques religieuses ou à d'autres activités.

Vous venez de nous dire que, règle générale, vous vous opposez à ce que vos membres travaillent la fin de semaine. Je suppose que s'ils devaient travailler la fin de semaine, ils seraient payés, disons, à taux double?

M. Wagner: Je serais plutôt porté à croire, monsieur, qu'ils ne toucheraient rien.

M. Murta: Mais ce serait certes un point à négocier si vous deviez manutentionner du grain la fin de semaine. N'est-ce pas exact? Je suppose que les compagnies de chemins de fer et également certains producteurs voudraient récupérer ces coûts s'il y avait vraiment avantage financier ou possibilité de déplacer le grain la fin de semaine; en 1978-1979, alors que le grain s'entassait dans les fermes, les fermiers l'auraient déplacé, du moins en partie, s'ils l'avaient pu.

Comment vous attaquerez-vous à ce problème compte tenu, je suppose, du fait que le Syndicat du blé de l'Alberta fonctionnera le samedi et le dimanche? Il se pourrait également que Cargill, Pioneer, United Grain Growers des trois provinces des Prairies travaillent ces jours-là. Je crois comprendre que selon les désirs ou la décision de vos membres les élévateurs des syndicats du blé du Manitoba et de la Saskatchewan seraient fermés les samedis et dimanches. Ce sera certes un problème pour vous. Comment entendez-vous le régler?

M. Wagner: Supposons qu'on a déjà réglé, pour les travailleurs, la question des primes et autres éléments associés à la rémunération et à la durée de la semaine de travail. Simple question de pouvoir en discuter, supposons, et Dieu sait que nous voudrions y parvenir, qu'on ne puisse, en général, forcer aucun employé d'un élévateur à travailler plus de cinq jours par semaine, huit heures par jour, à l'année longue. Supposons que ces problèmes sont réglés, mais je vous souligne qu'ils ne le sont pas.

Le chargement du samedi: on a tenté de nombreuses expériences dans ce domaine et je puis vous dire sans crainte de me tromper qu'elles ont toutes échoué. Voici pourquoi. Supposons que les compagnies de chemins de fer affectent les wagons au transport le vendredi soir. Les employés se présentent le samedi pour les charger, mais les wagons dorment sur les rails jusqu'au mercredi ou jeudi suivant. Nous sommes

[Text]

really, when we say it can be handled in a five-day operation, we mean it. We are speaking from practical experience.

The railway companies have not had any kind of performance where they have consistently been able to deliver cars, allow a reasonable period of time to load, and then pick up so that an elevator agent and the people working on that elevator can plan their work activities, organize things with the local producers in the communities about not hauling on a day when they are loading, and things like that. Any time that has been attempted, the result has been full grain cars sitting waiting for a train two or three days, and a congested elevator anyhow.

When you look at the last crop year as an example, the system operated—the country elevator system operated—by and large on a five-day work week, and we shipped a record volume of grain, 29 million tonnes. When the railways say they run seven days a week, they are not running seven days a week only on grain; they are hauling potash, coal, other commodities.

Mr. Murta: Right. We are all making some assumptions here. I guess my assumption basically is that if the railways and the elevator companies, because of this legislation, decide to try to move grain on the weekend . . . But basically what they would be moving—they would be going to car spots where you have a modern elevator that can put a lot of grain through; you are going to 20-car spot, 50-car spot, that type of thing. You are not going to go to an elevator that can only hold one or two cars, generally. So you may conclude from that a rationalization will take place over time.

• 2000

Mr. Wagner: That is right. Exactly. Nor is the grain company going to open up every one of its elevators on Saturday. They will pick the select shipping points, the higher-volume throughput elevators, and they will say to farmers the weekend special is at Moosomin this weekend, and somewhere else the next weekend. The other smaller operations, forget it. So to the average producer, it is not going to amount to that much of a benefit.

Mr. Murta: Yes. I would agree with that. That is a practical way of looking at it. But if, for example, one of the stumbling blocks were—and I think if you have a union and you are expected to work overtime, if that is what the contract would require—and my assumption at least was you would be paid more on the weekends, if that was the case . . . Would that then pose a problem for your union? For example, if the assumption were made that more money would be put into the pot, in effect, to move the grain on the weekends, and if you were moving toward these larger elevators and the farmers felt they wanted to move the grain on the weekends, would you absolutely say, we are not going to handle the grain; I am sorry, but you can wait until Monday morning? Or would you, because of the membership, at least think seriously about

[Translation]

sérieux lorsque nous disons que nous pouvons effectuer le travail en cinq jours. Nous parlons d'expérience.

Les compagnies de chemins de fer n'ont jamais réussi de façon constante à affecter les wagons, à nous accorder une période raisonnable de temps pour les charger puis à venir les prendre pour qu'un agent de silos et les personnes qui travaillent dans les élévateurs puissent planifier leurs activités hebdomadaires, avertir les producteurs locaux de ne pas leur transporter de grain un jour où ils sont à charger des wagons, etc. Chaque fois que nous avons tenté l'expérience, nous nous sommes retrouvés avec de pleins wagons qui attendaient deux ou trois jours qu'on vienne les prendre sans que cela ne décongestionne l'élévateur.

Si vous regardez la dernière campagne agricole, le système d'élévateurs ruraux fonctionnait plus ou moins sur une période de cinq jours et nous avons expédié une quantité record de grain, soit 29 millions de tonnes. Lorsque les compagnies de chemins de fer affirment qu'elles fonctionnent sept jours par semaine, ce n'est pas uniquement pour transporter le grain; elles transportent de la potasse, du charbon et d'autres marchandises.

M. Murta: D'accord que nous presupposons certaines données. Je suppose, de fait, que si les compagnies de chemins de fer et les propriétaires d'élévateurs en raison de cette nouvelle loi, décidaient de tenter de transporter du grain la fin de semaine . . . De fait, qu'est-ce qu'elles expédieraient . . . elles se fieraien à des cours de wagons là où des élévateurs modernes existent qui peuvent s'occuper de grandes quantités de grain; je parle d'ensembles de 20, 50 wagons, par exemple. D'une manière générale, vous n'irez pas vers un élévateur qui peut traiter seulement un ou deux wagons. Ainsi, vous pouvez en déduire qu'une rationalisation interviendra avec le temps.

M. Wagner: C'est tout à fait exact. La compagnie céréalière n'ouvrira pas non plus chacun de ses élévateurs le samedi. Elle choisira les points de chargement, les élévateurs au débit le plus élevé, et elle dira aux fermiers que, ce week-end, Noosomin est le lieu de week-end spécial, le prochain ayant lieu quelque part ailleurs. Oubliez les autres opérations de moindre importance. Ainsi, pour le producteur moye, cela ne représentera pas un grand profit.

M. Murta: Oui. Je serais d'accord avec cela. C'est une façon pratique de voir les choses. Mais si, par exemple, l'une des pierres d'achoppement était—and je pense que si vous avez un syndicat et si vous êtes censés faire des heures supplémentaires, si c'est ce que le contrat exige, et mon hypothèse, tout au moins, était que vous seriez payés plus pendant les week-ends, si cela était le cas . . . Cela poserait-il alors un problème à votre syndicat? Par exemple, si l'on prenait pour hypothèse que plus d'argent serait mis dans la caisse, en fait, pour transporter les grains pendant les week-ends, et si vous vous dirigiez vers ces élévateurs plus grands et si les fermiers souhaitaient transporter les grains pendant les week-ends, diriez-vous de façon catégorique: Nous n'allons pas nous occuper des grains; je suis désolé, mais pouvez-vous attendre jusqu'à lundi matin? Ou, à cause de votre affiliation, penseriez-vous au moins sérieuse-

[Texte]

moving toward weekend loadings if in fact the farmers demonstrated they wanted to use that system?

Mr. Wagner: I guess there are two elements to that question. The first is that our members are not looking for premium pay for the purpose of padding their paycheques. They look at premium pay as a disincentive to an employer to work an employee excessively long hours. But if we assume no employee would be expected to work more than a 40-hour work week on average—and we recognize there are times of the year and emergencies, and what have you, where overtime is difficult to plan for and schedule—I mean, you cannot simply hire more workers on Wednesday if you have overtime coming up Thursday. But aside from that, aside from the collective bargaining and the pecuniary aspects of that, as an organization concerned not only with our members' paycheques and benefits, as an organization we would oppose Saturday loading as being against the best interests of the community we live in, for precisely the reasons you alluded to earlier: it would result in a centralization and rationalization of its own kind, which in a roundabout way and perhaps on a longer-term basis would erode the basic structure of many rural communities, to the detriment of the medium and small community and elevator shipping point. I cannot imagine a grain company, even if it was prepared to pay weekend premiums to workers handling the grain, opening up all the elevators in their system to provide the same benefit for producers.

[Traduction]

ment à vous diriger vers les chargements pendant les week-ends si, en fait, les fermiers montraient qu'ils désireraient utiliser ce système?

M. Wagner: Je crois qu'il y a deux éléments de réponse à cette question. Le premier est que vos membres ne recherchent pas un salaire majoré dans le but de gonfler leur chèque de paye. Ils considèrent le salaire majoré comme une mesure de dissuasion envers un employeur qui fait travailler un employé de trop longues heures. Mais si nous supposons qu'aucun employé ne doit pas travailler plus de 40 heures par semaine en moyenne—and nous admettons qu'il y a des périodes de l'année et des cas d'urgence, et je ne sais quoi encore, où il est difficile de prévoir et de répartir les heures supplémentaires—je veux dire que vous ne pourrez simplement embaucher plus de travailleurs le mercredi si des heures supplémentaires sont annoncées pour le jeudi. Mais à part cela, à part les négociations collectives et les aspects financiers de la question, en tant qu'organisation qui n'est pas seulement préoccupée par les chèques de paye et les profits de nos membres, en tant qu'organisation qui s'opposerait aux chargements du samedi parce qu'ils vont à l'encontre des intérêts de la collectivité dans laquelle nous vivons, pour précisément les raisons auxquelles vous faisiez allusion précédemment, il en résultera une centralisation et une rationalisation qui, d'une manière détournée et peut-être sur une base à plus long terme, mineraient les structures fondamentales de plusieurs collectivités rurales, au détriment des moyennes et petites collectivités et des points de chargement des élévateurs. Je ne peux imaginer une compagnie céréalière, même si elle était prête à payer des primes de week-ends aux travailleurs qui manutentionnent les grains, ouvrant tous ses élévateurs afin d'offrir le même avantage aux producteurs.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Thank you. I know from experience that even since the pools have been unionized the hours, for instance in the fall, of an elevator agent sometimes go from 6.00 o'clock in the morning until 2.00 o'clock the next morning and I am sure these fellows are not getting paid overtime. What does happen in those kinds of situations?

Mr. Wagner: Well, we have a situation where prior to the spring of 1980 the grain elevator companies were exempted from the hours of work standards set out in the Canada Labour Code. As a result of a number of collective bargaining clashes and industrial inquiry commissions and conciliation commissioners' recommendations, the federal government introduced modified regulations for country elevator workers for all of the companies, which became effective in the spring of 1980. They provide that in 32 weeks of the year the elevator worker will be covered by the standard 8 hours per day, 40 hours per week, with a maximum of 8 hours overtime allowed per week. In the planting and harvest season the employee can work up to 48 hours a week without any additional compensation and up to a maximum of 60 hours per week, with the hours between 48 and 60 being compensated for in time off at the rate of 1.5 hours for each hour worked.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Merci. Je sais par expérience que, même depuis que les commissions ont été syndiquées, la journée d'un employé d'élévateur, par exemple en automne, commence, parfois, à 6 heures le matin et dure jusqu'à 2 heures le matin suivant et je suis sûr qu'il ne touche pas d'heures supplémentaires. Que se passe-t-il dans des situations de ce genre?

M. Wagner: Nous sommes dans une situation où, avant le printemps 1980, les compagnies céréalières d'élévateurs étaient dispensées des normes relatives aux heures de travail prévues dans le Code canadien du travail. À la suite de plusieurs conflits lors de négociations collectives, de commissions d'enquête sur l'industrie et de recommandations de conciliation des commissaires, le gouvernement fédéral introduisit des règlements modifiés pour les ouvriers des élévateurs de toutes les compagnies, règlements qui entrèrent en vigueur au printemps 1980. Ils prévoient que, pendant 32 semaines de l'année, le travailleur d'élévateur ferait 8 heures par jour, 40 heures par semaine, avec un maximum de 8 heures supplémentaires par semaine. Pendant la saison des semences et de la récolte, l'employé peut travailler jusqu'à 48 heures par semaine sans aucune rémunération supplémentaire et jusqu'à un maximum de 60 heures par semaine, les heures comprises

[Text]

[Translation]

entre 48 et 60 étant rémunérées en congé à tarif et demi pour chaque heure de travail.

• 2005

The problem we have encountered is that uniformly all the grain companies have ignored these hours-of-work regulations. Even where at an elevator there may be a line-up of farmers wanting to dump their grain, and the employees of the elevator are willing to help the farmers out, get the crop in, dump the grain, put in the time, so far—and these gentlemen at the table with me can tell you—what they get from the employers is not one dime more for their extra effort, not one hour off for their extra effort, but a letter from their employer saying that since their overtime was not authorized, it will not be paid for and will not be recognized. We have even had situations, and I am speaking here of the Manitoba Pool elevators, where elevator agents were disciplined for working additional hours to provide service to farmer-producers at critical times of the year.

Mr. Hovdebo: That is a surprising kind of thing . . .

Mr. Wagner: It is surprising to me, too.

Mr. Hovdebo: —since the pool elevators are owned by those farmers who are trying to deliver their grain.

Just another question on variable rates before I get off it. In the proposed bill, what really would be the effects on employees if this were to go, besides the community effects and so on? If I understood correctly what you said, you think that the big delivery point of Prince Albert, for instance, would be open, but the little delivery point at St. Louis would be closed. Therefore the tendency would be for the farmers to move their grain to Prince Albert and consequently effectively reduce the deliveries in St. Louis. What else might be the effect of this kind of a variable rate?

Mr. Wagner: Aside from the diversion of the grain to the larger central point on the weekends, I think you would simply find that the congestion in the system at that particular delivery point would be increased over what you find now.

Secondly, I think you would find difficulty in handling all of those deliveries. Let us face it, there is only so much capacity in an elevator. Unless it is kept close to empty or half-empty on a regular basis, how are you going to move that grain through? So if you take grain in on Saturday and Sunday, you are plugged on Monday. Of course, if the train is there to pick up grain on Saturday and Sunday, you are plugged by Wednesday.

Mr. Hovdebo: This is a surmise, and being in the operation you probably know better. Would it be an effective way of closing an elevator at some place down the line?

Mr. Wagner: Oh, yes, very much so, because a decision to close an elevator or keep it open is based on its turnover. The Saskatchewan Wheat Pool, for example, has an internal policy that an elevator should turn over its capacity I think approximately seven times in the course of a crop year in order to

Toutes les sociétés céréalières sans exception ont ignoré ce règlement sur les heures de travail. Même s'il y a des agriculteurs qui font la queue devant un élévateur et même si les employés sont prêts à leur faciliter les choses, à accepter le grain, quitte à faire des heures supplémentaires, jusqu'ici . . . et ces messieurs qui m'accompagnent peuvent vous le confirmer—ils n'ont pas reçu 1 sou de plus de l'employeur pour leur travail supplémentaire, pas une heure de congé de plus; l'employeur leur envoie plutôt une lettre disant que comme les heures supplémentaires n'étaient pas autorisées, elles ne seront pas rémunérées et il n'en sera pas tenu compte. Il est même arrivé, et je parle ici des élévateurs du Manitoba pool, que des employés d'élévateurs fassent l'objet de mesures disciplinaires parce qu'ils avaient fait des heures supplémentaires, pour rendre service aux agriculteurs, pendant certaines périodes de l'année, lorsqu'ils sont pressés.

Mr. Hovdebo: C'est surprenant . . .

Mr. Wagner: Je trouve cela étonnant moi aussi.

Mr. Hovdebo: . . . car les élévateurs d'un pool appartiennent aux agriculteurs qui essaient de livrer leur grain.

Encore une question sur les taux variables avant de passer à autre chose. D'après ce que prévoit le projet de loi, quelle serait vraiment leur incidence sur les employés, mis à part celle qu'elle a sur la communauté? Si je vous ai bien compris, vous pensez que l'important point de livraison de Prince Albert, par exemple, resterait ouvert mais que le petit point de livraison de St-Louis serait fermé. Les agriculteurs seraient donc portés à transporter leur grain à Prince Albert, ce qui en réduirait le nombre de livraisons à St-Louis. Quelles pourraient être les autres répercussions de ce genre de tarifs variables?

Mr. Wagner: Mis à part le détournement du grain vers les points centraux plus importants pendant les fins de semaine, je crois qu'il y aurait encore plus d'encombrements à certains points qu'il y en a maintenant.

Deuxièmement, je pense que la manutention de toutes ces livraisons poserait des difficultés. Soyons réalistes, il y a une limite à la capacité d'un élévateur. À moins de le garder régulièrement presque vide ou assez vide, comment peut-on y faire circuler le grain? Si on accepte du grain le samedi et le dimanche, il n'y a plus de place le lundi. Il va de soi que si le train chargeait le grain le samedi et dimanche on ne manquerait de place que le mercredi.

Mr. Hovdebo: Ce n'est là qu'un répit, et comme vous participez à cette exploitation, vous connaissez probablement une meilleure solution. Est-ce que ce serait là un bon moyen de fermer certains élévateurs le long d'un embranchement?

Mr. Wagner: Oh oui, excellent, parce que la décision de fermer un élévateur ou de le laisser ouvert se fonde sur le roulement. Selon une politique interne du *Saskatchewan Wheat Pool*, par exemple, un élévateur devrait acheminer sa capacité à peu près sept fois au cours d'une campagne agricole

[Texte]

break even. If the grain is diverted from smaller points which are right now making a dollar and handling grain but then fall below that magic line, they will be closed.

Mr. Hovdebo: You made a suggestion about a national transportation policy. Did you have some kind of a proposal, or was that a kind of a global approach?

Mr. Wagner: I think what we have heard throughout the debate around the Crow rate and witnessed in the national media thus far has been an argument between grain company officials, railway officials and representatives of Transport Canada. Until these hearings, there has not been too much by way of direct input on the part of people themselves who work in the elevators, live on the farms and deal with the nuts and bolts of making a go of it on a day-to-day basis.

What we were thinking of, and would recommend, is that we go to the town-hall-meeting type of approach. It is fractious, it is bumptious, but as long as that takes to begin to get at the roots of what people see as the needs of the transportation policy—and I am not speaking simply of grain; I am talking about freight hauling to small communities, commuter transportation and all of the other aspects that tie in with transportation policy—one that involves the rural communities, the urban communities and average working people and farmers who rely and depend in one way or another on the system to support their way of life.

Mr. Hovdebo: I can see where you could contribute a lot to that kind of a development.

My next question really should go to Mrs. Hunt. You mention in your brief an inherent job loss. Mr. Wagner also suggested the possibility of 10,000 to 15,000 job losses in this. Mrs. Hunt, were you picking that item out of the air, or on what do you base that kind of an assumption?

The Chairman: Mrs. Hunt.

Mrs. Hunt: Because it is an unknown quantity at this point in time how many jobs would actually be lost were the Crow rate to be changed, we are in a sense doing our own crystal-ball gazing, but there are certain known quantities that if this happens so many jobs will be lost, and it has a cumulative effect. It is based on some fundamental research, based on the implications of the Crow. But there is no one who can say 10 years from now, yes, we will have lost the 15,000 jobs that were predicted.

The Chairman: Mr. Hovdebo, you have time for one more question.

Mr. Hovdebo: Mr. Wagner, you suggested that a 10,000 or 15,000 job loss within the elevator system. I think Mrs. Hunt was projecting hers into the community as well.

Mr. Wagner: No, ours too was on the prairie economy as a whole. We talked of 500 jobs lost in country elevators in two companies alone. You could project that and it would be proportionate with the other six grain companies in country

[Traduction]

pour atteindre le seuil de la rentabilité. Si le grain est détourné des points de livraison plus petits mais actuellement rentables, ils ne satisferont plus à ce critère et seront fermés.

M. Hovdebo: Vous avait fait une suggestion à propos d'une politique nationale de transport. Aviez-vous un genre de proposition ou était-ce de portée générale.

M. Wagner: Je pense que tout ce qu'on a entendu pendant le débat entourant le tarif du Nid-de-Corbeau et que tout ce qu'on a vu dans les médias nationaux jusqu'ici se résume à une dispute entre les représentants des sociétés des chemins de fer et de Transport Canada. Avant ces audiences, il n'y avait pas eu grande participation directe de ceux qui travaillent dans les élévateurs, vivent sur les fermes et s'occupent du fonctionnement du système au jour le jour.

Ce que nous envisagerions et recommanderions serait d'adopter une démarche du genre réunion à la salle municipale. C'est une façon de procéder difficile et prétentieuse, mais dans la mesure où elle nous permettrait de commencer à savoir ce que les gens estiment nécessaires dans une politique de transport—et je ne parle pas uniquement du grain, je pense aussi au transport des marchandises vers les petites communautés, aux transports de banlieues et à tous les autres aspects qui s'inscrivent dans une politique du transport—une politique tenant compte des communautés rurales, des agglomérations urbaines ainsi que du travailleur et de l'agriculteur moyen dont le mode de vie dépend d'une façon ou d'une autre du réseau de transport.

M. Hovdebo: Je vois où vous pourriez beaucoup contribuer à ce genre de développement.

Ma prochaine question devrait, en fait, s'adresser à Mme Hunt. Vous parlez dans votre mémoire d'une perte d'emploi inhérente. M. Wagner a aussi parlé d'une perte éventuelle de 10,000 à 15,000 emplois. Madame Hunt, était-ce là une affirmation gratuite, sinon sur quoi le fondez-vous?

Le président: Madame Hunt.

M. Mme Hunt: Comme personne ne sait jusqu'ici combien d'emplois une modification du tarif du Nid-de-Corbeau pourrait faire disparaître, nous faisons, en un certain sens, nos propres prédictions, mais il existe certains faits connus permettant de conclure que ces modifications entraîneraient la perte d'un certain nombre d'emplois, ce qui a un effet cumulatif. On se fonde sur des recherches fondamentales sur les ramifications du tarif du Nid-de-Corbeau, mais personne ne pourrait dire dans 10 ans, oui, nous avons perdu 15,000 emplois, tel que prévu.

Le président: Monsieur Hovdebo, vous avez le temps de poser une autre question.

M. Hovdebo: Monsieur Wagner, vous avez prétendu qu'il y aurait une perte de 10,000 ou 15,000 emplois dans les élévateurs. Je pense que Mme Hunt projetait les siennes dans la communauté.

M. Wagner: Non, les nôtres aussi s'appliqueraient à l'ensemble de l'économie des Prairies. Nous avons parlé de 500 pertes d'emplois dans les élévateurs régionaux de deux sociétés seulement. On pourrait faire une projection en supposant les

[Text]

elevator jobs themselves. But then if you consider that there are service and support workers tied in with those grain companies and whose jobs depend on servicing those elevators, whether they are computer technicians, accounting people, farm service centre workers and what-have-you, you get a further development. That is not to mention the community jobs and the small businesses, the service sector, the manufacturing and other services which rely on the present make-up of the farm economy. So when we talk of 10,000 to 15,000 lost jobs we are talking of the ...

[Translation]

pertes proportionnelles dans les élévateurs régionaux des autres six sociétés céréaliers. Cependant, si on tient compte des employés des services liés à ces sociétés céréaliers, de ceux dont l'emploi dépend des services fournis à ces élévateurs, qu'il s'agisse de techniciens en informatique, de comptables, de travailleurs de centres de services agricoles ou de tout ce que vous voulez, le nombre s'accroît. Cela ne tient pas compte des emplois dans la communauté ni des petites entreprises, ni des secteurs des services, de la fabrication ni des autres qui dépendent de la constitution actuelle de l'économie agricole. Par conséquent, quand on parle de 10,000 à 15,000 pertes d'emplois, il s'agit d'une ...

Mr. Hovdebo: You were using a global approach.

Mr. Wagner: A global projection, yes.

Mr. Hovdebo: Thank you.

The Chairman: Mrs. Hunt, I notice that you seemed to indicate some kind of disagreement with Mr. Hovdebo. Do you want to amplify, or was it cleared up in Mr. Wagner's answer?

Mrs. Hunt: No, I think Mr. Wagner, because he is closer to the industry, more adequately reflected the views of the federation with Mr. Hovdebo.

• 2015

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Flis:

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hovdebo and Mr. Murta exhausted all my questions to Mr. Wagner, my identical questions, so I would like to put some questions to Mrs. Hunt. If Mr. Wagner or anyone else wishes to add something, by all means.

Mrs. Hunt, I was very pleased that in your brief you mentioned:

... there is a vital need in this country for an efficient rail system ...

We heard this from witness after witness. What we want is a first-class railway system, and I was pleased that you mention this in your brief. Then you go on to say that you recognize the need for increased investment in the railways to achieve this goal. I think if we want to achieve this goal, we must guarantee that the railways make the proper investments, and the bill does provide for that. There are all sorts of sanctions, hold-backs, etc., but we have heard from many witnesses about the inefficiencies in the system. I think Mr. Wagner alluded to some already. You can load the cars on the weekend but if they sit there until Wednesday ... It is quite an inefficient system.

You are the key players in that whole chain, when the grain is delivered to the elevator and until the time it gets to port. From your experiences, I wonder if you would tell the committee where these blocks are in our system that cause these inefficiencies. As I say, we have heard them. They are there. We have heard from a farmer who drove grain to the elevator. There were 24 trucks lined up. All he could make was two

M. Hovdebo: Vous avez adopté une démarche globale.

M. Wagner: Une projection globale, oui.

M. Hovdebo: Merci.

Le président: Madame Hunt, j'ai remarqué que vous ne sembliez pas d'accord avec M. Hovdebo, voulez-vous apporter des précisions ou est-ce que M. Wagner l'a déjà fait?

Mme Hunt: Non, comme il est plus près de l'industrie, il a mieux exprimé le point de vue de la Fédération.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. MM. Hovdebo et Murta ont déjà posé à M. Wagner les questions que je voulais lui poser; je vais donc m'adresser à M^{me} Hunt. Si M. Wagner ou quelqu'un d'autre voulait ajouter quelque chose, qu'il n'hésite pas.

Madame Hunt, il y a un passage dans votre mémoire qui me plaît beaucoup, c'est celui où vous dites:

... un réseau ferroviaire efficace est un besoin vital pour le pays ...

Les témoins nous l'ont répété l'un après l'autre. Nous voulons un système ferroviaire de première classe et j'ai été heureux de l'entendre mentionner dans votre exposé. Plus loin, vous dites reconnaître que, pour atteindre cet objectif, il faut investir davantage dans les chemins de fer. Je pense que, si nous voulons atteindre ce but, nous devons nous assurer que les chemins de fer feront les investissements nécessaires et le projet de loi nous le garantit. Il y a toutes sortes de sanctions, de retenues, etc., et bien des témoins nous ont parlé des insuffisances du réseau. Je pense que M. Wagner en a déjà signalé quelques-unes. On peut charger les wagons pendant la fin de semaine, mais ils restent là jusqu'au mercredi ... C'est un système très inefficace.

Vous jouez un rôle clé dans tout cet enchaînement, du moment où le grain est livré à l'élévateur jusqu'à son arrivée au port. D'après votre expérience, je me demande si vous pouvez dire au Comité quelles sont les faiblesses du système qui sont la cause de ce manque d'efficacité. Comme je le disais, on nous a signalé ces faiblesses, elles existent. Un agriculteur nous a parlé du transport à l'élévateur. Il y avait

[Texte]

trips, and that was his whole day wasted. As I say, you are the experts. You are right there in the firing line. If you could share with the committee where you feel the inefficiencies lie . . .

Mr. Wagner: I think one of the areas is in the provision of adequate numbers of rolling stock that arrives or is spotted at the elevator in condition to load. We presented briefs to the Hall commission in 1976 which illustrated the problems confronted by country elevator workers, and the time wasted spent repairing and putting grain cars in condition so they could be loaded and presumed to hold the grain until they got to ports. That is one area.

The other area would come into the allocation of grain cars, I suppose, and arrangements between the grain elevator companies and the railway companies. The allocation of cars to specific shipping points is done by the grain company managements. We receive numerous complaints from our members that this or that station is being favoured, this or that station is getting the cars, when here I am plugged; I have been sitting like this for two or three weeks and I cannot load out a bushel; or a tonne, in today's terms.

The other is, of course, in the whole marshalling and scheduling of the use of rail cars. We worked with the farmers' union a number of years ago in identifying the number of Canadian rail cars south of the border tied up in the American system or sitting on sidings not being moved. And we might as well be frank. I think what we have been dealing with, and a certain amount of the inefficiencies, have been brought about as a result of the struggle of the two railway companies to secure higher freight rates. It has been a bargaining tactic, let us face it: slow it up, favour other commodities, tie the system up with cars south of the border, do not put back in the capital investment for branch-line improvement.

The condition of siding trackages is another area, and things which add to the time of loading a bushel of grain. These are some of the inefficiencies in the present system, but they are inefficiencies, in our view, more of management than of physical structure.

Mr. Flis: Actually, that is very revealing and I am glad you are that frank with the committee. You did mention about branch lines and so on. I guess, listening to the pools and railway companies and so on, there are some branch lines that have disappeared and there are others that will go. From your experiences, do you feel that all branch lines should be preserved regardless of cost?

Mr. Wagner: People in the community, both the farmers and the employees themselves, will take a look at certain situations and say, here is a line that does not have the volume. But at the same time, I think they will have a tendency to say, before we take that line out, let us look at the other alternatives, such as joint running rights and tie-ins from some other end before we simply wipe those communities and those facilities out; let us look at all the options. So if it means tolerating a situation where, let us say, you have two branch

[Traduction]

une queue de 24 camions. Il ne pouvait faire que deux voyages, ce qui lui faisait perdre toute la journée. Comme je le disais, vous êtes les experts. Vous êtes en première ligne. Si vous pouviez dire au Comité quelles sont les faiblesses d'après vous . . .

M. Wagner: Je pense qu'il y en a une au niveau du nombre de wagons qui arrivent ou sont affectés à l'élévateur ou qui sont jugés en état d'être chargés. En 1976, nous avons présenté des mémoires à la Commission Hall pour décrire les problèmes que rencontrent les travailleurs des élévateurs régionaux et le temps perdu à réparer ou à remettre des wagons en état pour qu'on puisse les charger en espérant que le grain y restera jusqu'aux ports. C'est un aspect.

L'autre serait la répartition des wagons, je suppose, et les arrangements conclus entre les sociétés d'élévateurs à grain et les chemins de fer. C'est l'administration des sociétés céréalières qui répartit les wagons à certains points d'expédition. Nos membres se plaignent souvent que telle ou telle gare est favorisée, qu'elle reçoit des wagons pendant que nous sommes bloqués; il m'est arrivé de rester assis comme maintenant pendant deux ou trois semaines sans pouvoir charger un bateau ou une tonne, pour employer les nouvelles mesures.

Il y a aussi, bien sûr, toute la question du classement et de l'établissement des horaires d'utilisation des wagons. Nous avons travaillé avec l'Union des agriculteurs, il y a quelques années, à déterminer le nombre de wagons canadiens qui se trouvaient au sud de la frontière, retenus dans le réseau américain ou laissés sur des voies d'évitement. En outre, autant le dire franchement, je pense que l'inefficacité est due dans une certaine mesure à la lutte que se font les deux sociétés ferroviaires pour obtenir des tarifs de transport plus élevés. Soyons réalistes, on en a fait une tactique de négociations: on ralentit le transport, on favorise d'autres denrées, on immobilise le système en laissant des wagons au sud de la frontière, on n'utilise pas les capitaux destinés à l'amélioration des embranchements.

L'état des voies d'approche est une autre zone problème qui ralentit le temps de chargement d'un bateau de grain. Ce sont là quelques-unes des faiblesses du système actuel, mais, à notre avis, elles sont de nature administrative plutôt que matérielle.

M. Flis: C'est très révélateur, en fait, et je suis heureux que vous soyez aussi franc avec le Comité. Vous avez parlé des embranchements, etc. Je suppose, après avoir écouté les pools, les sociétés ferroviaires et ainsi de suite, que certains embranchements ont disparu et qu'il y en aura d'autres qui partiront. D'après votre expérience, estimez-vous qu'on devrait conserver tous les embranchements, quoi qu'il en coûte?

M. Wagner: Les gens de la communauté, tant les agriculteurs que les employés eux-mêmes, diront que, dans certains cas, l'existence d'un embranchement n'est pas justifiée par le volume. Cependant, je pense qu'avant de préconiser l'abandon de l'embranchement ils seront portés à envisager les autres possibilités comme des droits de passage communs et des raccordements ailleurs avant de démanteler les communautés et les installations. Ils veulent examiner les possibilités. Par conséquent, dans certains cas, comme par exemple deux

[Text]

lines running within a stone's throw of each other, of course no one is going to argue for the preservation of that kind of redundancy, but before you get rid of it, make sure you have provided some access for service for the people served by one of those lines to be knocked out.

Mr. Flis: Have you ever had any input or appeared before CTC in the process of closing off a branch line?

Mr. Wagner: Through our local members. Many of our members who work in the elevators have been involved in their local rail line retention committees. We have appeared before the Hall commission, the Prairie Rail Action Committee and so forth, but our members have been very active at the local level, along with farmers and small business people, in promoting the retention of their individual branch line or elevator point.

Mr. Flis: Do you feel the CTC is objective and holds fair hearings in the process?

Mr. Wagner: That is a loaded question.

Mr. Flis: No, it is not loaded. As parliamentary secretary to the minister, I get a lot of these complaints. I would like to hear it firsthand now that I have this opportunity, Mr. Chairman.

The Chairman: I would like to hear it, too, as Chairman of the Transport Committee.

Mr. Wagner: Reflecting what our members tell us, there is a lot to be desired in the conduct of CTC hearings. A lot of people get the impression that the mechanism is set up and serves those who have the resources—such as the railway companies and the grain company managements—who come in, prepare slick presentations, briefs and what have you, while the rest of us sit out there in the boondocks with our meagre resources and get it put over on us.

Mr. Flis: Your presentations were pretty slick tonight, so do not take a back seat to anyone.

You mention in your brief, Mrs. Hunt . . .

The Chairman: Final question, Mr. Flis.

Mr. Flis: I have another 10 to go, Mr. Chairman. I will obey and respect the Chair, as always.

The Chairman: Definitely.

Mr. Flis: I will quote you: ". . . technological upgrading or change has resulted in job losses . . ."

Are you suggesting that we not go the route of high technology? It is happening in every industry. I guess it is going to happen with the farm implements, with the elevator operations, with the train operations. What are you really telling us by questioning this technological upgrading?

Mrs. Hunt: No, we are not opposed to technological change or technological upgrading; however, we are concerned when that happens to take place without any collective bargaining,

[Translation]

embranchements côte à côte, personne ne s'opposera, bien sûr, à ce qu'on élève une ou deux voies, mais, avant de le faire, on devrait s'assurer que ceux qui étaient desservis par la voie qui sera supprimée auront accès à l'autre.

Mr. Flis: Avez-vous jamais participé au processus d'abandon d'un embranchement ou comparu devant la CCT à ce sujet?

Mr. Wagner: Par l'entremise de nos membres locaux. Un grand nombre de ceux qui travaillent aux élévateurs ont fait partie de leur comité local de conservation de l'embranchement. Nous avons comparu devant la Commission Hall, le *Prairie Rail Action Committee* et ainsi de suite, et nos membres ont lutté très activement au niveau local aux côtés des agriculteurs et des propriétaires des petites entreprises pour s'opposer à l'abandon des embranchements ou des élévateurs.

Mr. Flis: Pensez-vous que la CCT se montre objective et que ses audiences sont faites de façon équitable?

Mr. Wagner: C'est une question piège.

Mr. Flis: Non, pas du tout. Comme secrétaire parlementaire du ministre, je reçois souvent des plaintes de ce genre. Maintenant que j'ai l'occasion de me le faire dire, monsieur le président, j'aimerais l'entendre.

Le président: Moi aussi, j'aimerais l'entendre dire, comme président du Comité des transports.

Mr. Wagner: D'après ce que disent nos membres, la CCT tient ses audiences d'une façon qui laisse beaucoup à désirer. Bien des gens ont l'impression que le mécanisme est faussé en faveur de ceux qui ont des moyens . . . comme les sociétés ferroviaires et l'administration des sociétés céréalières . . . de présenter de magnifiques exposés, alors que nous restons ici, dans l'arrière-pays, avec nos pauvres ressources et qu'on nous le fait avaler.

Mr. Flis: Vos exposés de ce soir n'étaient pas mal du tout. Vous n'avez pas à vous en laisser imposer.

Vous mentionnez dans votre mémoire, madame Hunt . . .

Le président: Dernière question, monsieur Flis.

Mr. Flis: J'en ai encore dix à poser, monsieur le président. Je vais me montrer obéissant et respectueux envers la présidence, comme toujours.

Le président: Absolument.

Mr. Flis: Je vais en citer un extrait: « . . . les améliorations ou les changements technologiques ont entraîné des pertes d'emplois . . . »

Suggérez-vous que nous ne nous orientions pas vers la technologie de pointe? Cela se passe dans tous les secteurs. Je suppose que c'est ce qui arrivera dans les secteurs de l'équipement agricole, de l'exploitation des élévateurs et des trains. Que voulez-vous dire exactement quand vous contester ces améliorations technologiques?

Mme Hunt: Non, nous ne nous opposons pas aux changements ni à l'amélioration technologiques; cependant, si cela se fait sans négociations collectives, nous craignons qu'on ne

[Texte]

or very little consideration, if any, for the workers who are displaced. Over the last 10 or 15 years we have seen many industries, many firms, who have certainly improved their financial situation because of technological change, but no consideration for the people who have been displaced, either in terms of other job placements or retraining. Our concern is that it would happen with the railways as well.

Mr. Flis: Thank you.

I would like to close with a comment, not with a question, Mr. Chairman.

The Chairman: A brief one.

Mr. Flis: The witnesses before us threw a challenge to the committee: Have we explored the fact that 40,000 jobs, or this kind of thing, will be lost out of a community? This information was provided to the committee: the \$16.5 billion that the railways will invest over the next decade in improving the transportation system will generate in the neighbourhood of 375,000 person-years; I cannot give you the breakdown by province, but overall, coast to coast. And we have to look at the good of Canada. These were the figures given to us. We will check them out.

Thank you very much for appearing before us tonight.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. If Mr. Flis is going to leave with that kind of closing statement, then I think it should be clearly placed on the record that the witnesses for the Saskatchewan Federation of Labour have stated quite categorically, in their estimate, that some 85,000 jobs would be lost if Bill C-155 were to be passed.

• 2025

They suggest that 15,000 jobs would be lost as a result of the rationalization of the branch lines; 50,000 jobs lost as a result of the shift in income from the farmers to the railroads; another 20,000 jobs lost as a result of the potential of traffic moving through the United States. And if Mrs. Hunt has anything to comment on those figures, perhaps she may want to. But if we are to believe her figures, which I presume were placed before this committee as an estimate conducted by themselves, I think that should be placed on the record as well.

The Chairman: Do you wish to comment, Mrs. Hunt?

Mrs. Hunt: Yes. The 485,000 jobs that could be created—or man-hours; however you classify them—do not hold much credibility, in our view. We have statistics showing that over the last few years the railways themselves have an annual decline in employment of some 4.4%—that existing over a period of years. It is going to take them quite some time to get back to the status quo ante before there is any job creation in the railways.

The Chairman: Thank you.

Before I go to Mr. de Jong, I wonder if the committee would permit me to put a question to Mr. Wagner. I will preface my

[Traduction]

tienne que peu ou pas compte des travailleurs déplacés. Depuis 10 ou 15 ans, nous avons vu bien des secteurs, bien des entreprises qui ont, de toute évidence, amélioré leur situation financière grâce à des changements technologiques et on ne s'est pas occupé des gens déplacés, on ne s'est pas soucié de leur donner d'autres emplois ou de les recycler. Nous craignons que cela arrive aussi dans les chemins de fer.

M. Flis: Merci.

J'aimerais terminer par un commentaire au lieu d'une question, monsieur le président.

Le président: Qu'il soit bref.

M. Flis: Les témoins devant nous ont lancé un défi au Comité: Avons-nous tenu compte du fait que 40,000 emplois disparaîtraient? Voici l'information qu'on a fournie au Comité: l'investissement de 16.5 millions de dollars qui sera fait par les chemins de fer, au cours de la prochaine décennie, en vue d'améliorer le réseau de transport, créera environ 375,000 années-personnes de travail; je ne peux pas vous en donner la ventilation par province, mais c'est là un chiffre global, d'un océan à l'autre, et nous devons nous soucier du bien du Canada tout entier. Ce sont là les chiffres qui nous ont été donnés. Nous les vérifierons.

Merci beaucoup d'avoir comparu devant nous ce soir.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Si M. Flis peut terminer par une conclusion de ce genre, je pense qu'il devrait être bien précisé au compte rendu que les témoins de la Fédération du travail de la Saskatchewan ont affirmé catégoriquement, dans leur estimation, que l'adoption du projet de loi C-155 entraînerait la perte de quelque 85,000 emplois.

Ils prétendent que la rationalisation des embranchements entraînera la perte de 15,000 emplois; la diversion des revenus des agriculteurs aux chemins de fer 50,000; le transport par les États-Unis 20,000; M^e Hunt pourrait peut-être commenter ces chiffres. Cependant, si nous devons croire les chiffres qu'elle a présentés au Comité comme étant leur estimation, je pense qu'il faudrait qu'ils figurent au compte rendu.

Le président: Avez-vous des commentaires, madame Hunt?

Mme Hunt: Oui. Nous n'estimons pas très vraisemblablement que 485,000 emplois puissent être créés—ou années-hommes, quelle que soit la façon de les classer. Nous avons des statistiques montrant que depuis quelques années, les chemins de fer, eux-mêmes, connaissent une réduction annuelle du nombre d'emplois d'environ 4.4 p. 100—and ce, depuis un certain nombre d'années. Il leur faudra assez longtemps avant d'en arriver au statu quo et de commencer à créer des emplois.

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à M. de Jong, je me demande si le comité me permettrait de poser une question à M. Wagner.

[Text]

question by saying that I am not trying to be provocative; I want to have some basis of comparison with regard to woods workers, pulp mill workers, fish plant workers, etc. Could you give the committee the bottom salary range, the top salary range and, probably, the average for grain handlers? Would you tell us also whether or not there is any differential between the grain handlers in the organized pools and the non-organized ones?

Mr. Wagner: Yes, Mr. Chairman, I will start with your last question first. The differential between the unorganized and the organized is considerable. Going by what certain employees of the non-unionized grain companies tell us, an elevator agent in charge of an elevator, say working at the average Pioneer grain elevator which is not unionized, earns less money on average than our intermediate and lower-paid jobs working at country elevators. Yes; that is Mr. Lang's company.

As far as the average salary range in our membership is concerned, to give an example, working for Saskatchewan Wheat Pool, an elevator agent . . . first, I point out that there are three categories of employees in country elevators. Seniormost is the country elevator agent; there is an assistant agent, and there is a helper; those are the classifications involved. And you will find that all elevators, of course, have an agent—some being one-man stations with only an agent; others have assistant agent helpers, and some are as high as four-people stations. Their salaries are tied to an extent to the volume of business done at that elevator—that is, the grain handling and the grain purchases, as well as the sales of farm input commodities in the form of the fertilizers, chemicals, herbicides. In the Saskatchewan Wheat Pool, the average country elevator agent makes \$2,715 per month—the top of the range being approximately a little over \$3,000 a month, the bottom of the range being about \$1,900 a month.

When you consider those salaries, though, the important thing to remember is that those people do not work, as a wood-worker might or a fish plant worker, the normal 2,080 hours per year, as set out in the standard "8 and 40" hours of work regulations. They work about 10% above that average without any additional compensation in the form of overtime pay. So you have to consider that as well when you compare them to other wage earners.

The Chairman: Thank you very much, sir.

A supplementary for Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the same matter of hours of work, is it not correct that elevator agents, whether they are asked or not asked, if there are cars spotted for a weekend, will go down and load those cars? They may take an extra day or two off when there are not any cars around, but they go and load them when the cars are spotted. That is the first thing they do. Is that not their normal practice?

Mr. Wagner: That may have been a feature of the system let us say 10 to 15 years ago. In today's system, with consolidation and the resulting higher volumes through the fewer remaining

[Translation]

Avant de poser ma question je précise qu'elle n'a rien d'une provocation; je voudrais seulement avoir une base de comparaison par rapport aux travailleurs des secteurs du bois, du papier, de la préparation du poisson, etc . . . Pourriez-vous donner au comité la fourchette du traitement minimum, celle du traitement maximum et probablement la moyenne pour ce qui est des manutentionnaires de grain? Pourriez-vous nous dire aussi s'il y a une différence entre les travailleurs syndiqués et les autres?

M. Wagner: Oui, monsieur le président. Je vais commencer par votre dernière question. Il y a une différence appréciable entre les syndiqués et les autres. D'après ce que les employés non syndiqués de certaines sociétés céréaliers disent, un agent responsable d'un élévateur qui travaille, disons à un élévateur à grains moyen de la Société Pioneer où il n'y a pas de syndicat, gagne moins, en moyenne, que nos membres qui occupent les postes intermédiaires et moins bien payés dans les élévateurs de campagne. Oui, c'est la Société de M. Lang.

Pour ce qui est de la fourchette salariale de nos membres, je peux vous donner comme exemple qu'un agent d'élévateur au service du *Saskatchewan Wheat Pool* . . . Je vous ferai remarquer qu'il y a trois catégories d'employés dans les élévateurs régionaux. Le niveau le plus élevé est celui d'agent d'élévateur régional. Il y a aussi un agent adjoint et un assistant; ce sont là les trois catégories. Et vous constaterez que tous les élévateurs ont un agent, bien sûr. Certains n'en n'ont qu'un seul; d'autres ont des agents adjoints et des assistants et d'autres encore emploient jusqu'à quatre personnes. Leur traitement dépend, dans une certaine mesure du chiffre d'affaires de leur élévateur—c'est-à-dire de la manutention et des achats de grain ainsi que des ventes de produits agricoles comme les engrains, les produits chimiques, les herbicides. Dans la *Saskatchewan Wheat Pool* l'agent d'élévateur gagne, en moyenne, \$2,715 par mois, le maximum étant d'un peu plus de \$3,000 par mois et le minimum d'environ \$1,900.

En examinant ces traitements, cependant, il est important de ne pas oublier que ces gens ne travaillent pas comme le font les bûcherons ou les employés d'usine de conditionnement du poisson, 2,080 par an, tel que prévu dans le règlement normalisé des heures de travail «8 et 40». Leurs heures de travail dépassent cette moyenne d'environ 10 p. 100 sans qu'ils soient rémunérés en aucune façon pour les heures supplémentaires. Il faut donc le prendre en considération quand on compare leur salaire à celui des autres salariés.

Le président: Merci beaucoup monsieur.

Une question supplémentaire, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Toujours à propos des heures de travail, n'est-il pas vrai dans le cas des agents d'élévateurs, que si des wagons arrivent pendant la fin de semaine ils les chargent, qu'on leur demande ou non? Ils peuvent prendre une journée de congé ou deux quand il n'y a pas de wagons, mais ils déchargent quand ceux-ci arrivent. C'est leur premier travail. N'est-ce pas leur habitude?

M. Wagner: Il en était peut-être ainsi il y a 10 ou 15 ans. Aujourd'hui, avec la consolidation et l'accroissement des volumes qu'elle a entraîné dans le nombre réduit de gares qui

[Texte]

stations, it is simply not possible any more for the employee to go down when the cars are spotted, load them, and then take a couple of days off later in the year. Some of them go down and load them. The majority load them on regular working days, because they know very well that if they are spotted on Saturday, what is the point in loading them on Saturday evening and Sunday, because the railway is not going to pick them up until Wednesday anyhow, and they will be plugged up that much sooner.

But we have been experiencing an increasing number of situations where employees who may hark back to the old days figure. Well, I put in my time last week; I worked on Saturday; I loaded those cars; they are ready for shipping; the railway can pick them up whenever the hell they please; I am going to take a couple of days off and go curling. Not any more. If they do, and the boss phones the elevator and that person is not there, he gets a nasty letter the first time; the second time he gets a real reaming out; the third time maybe a suspension. They are supposed to be at the elevator.

The Chairman: I really do not think that was supplementary to the one I asked, Mr. Benjamin, but you got it anyway.

Mr. de Jong.

Mr. de Jong: Thank you, Mr. Chairman. I would like first to direct some questions to Mrs. Nadine Hunt, from the Saskatchewan Federation of Labour.

In the job pool losses, you estimate 85,000. Would that be over the three prairie provinces?

Mrs. Hunt: Yes.

Mr. de Jong: As well, we had testimony from the Research Action and Education Centre, the rate centre, which suggested that in Saskatchewan, if the proposed legislation goes through, there would be at least up to 40,000 seeking off-farm employment jobs. And that is just in Saskatchewan. So rounding it off, adding another 13,000 or so to make it over the three prairie provinces, we come close in my rough figuring to approximately 140,000 people without work, seeking employment on the three prairie provinces. Do you hold out much hope for these people being able to find employment?

Mrs. Hunt: Obviously not, when you look at the rates of unemployment that currently exist in all three prairie provinces. In Saskatchewan, while the statistics are lower than for the rest of Canada, it is still a disaster for those people who are unemployed. The number of jobs available is shrinking at the same time that the number of people looking for employment is increasing significantly. And I certainly do not hold out much hope of employment for those people who are forced off the farm.

Mr. de Jong: Would you suggest then that if Bill C-155 goes through, it would be a major contribution to depopulating the three prairie provinces?

Mrs. Hunt: Yes; one of the major points of our brief is the rural depopulation and the social and economic impact on the urban communities.

[Traduction]

restent, l'employé ne peut plus se rendre au travail quand les wagons arrivent, les charger et ensuite prendre un ou deux jours de congé, plus tard dans l'année. Certains d'entre eux se rendent les charger. La plupart les chargent pendant les jours de travail réguliers parce qu'ils savent très bien s'ils sont assignés le samedi, cela ne sert à rien de les charger le samedi soir ou le dimanche, puisque les wagons ne partent pas avant le mercredi, de toute façon et que cela ne servirait qu'à les bloquer plus tôt.

Mais nous avons constaté qu'il arrive plus souvent qu'avant que des employés reviennent au raisonnement d'autrefois; ils disent: «Et bien, j'ai fait une semaine complète et j'ai travaillé samedi, j'ai chargé ces wagons, ils sont prêt à être expédiés, les chemins de fer peuvent les emporter; je vais donc prendre deux jours de congé pour faire du curling. S'ils le font et que leur patron téléphone à l'élévateur et s'aperçoit qu'un employé n'est pas là, il lui envoie une vilaine lettre la première fois; la deuxième fois, ce sera un véritable coup de semonce et la troisième, il risque d'être suspendu. Ils sont sensés se trouver à l'élévateur.

Le président: Je ne pense pas là que ce soit une question supplémentaire à celle que j'ai posé, monsieur Benjamin, mais vous l'avez eu de toute façon.

Monsieur de Jong.

M. de Jong: Merci, monsieur le président. Je voudrais d'abord poser quelques questions à M^{me} Nadine Hunt de la Fédération du travail de la Saskatchewan.

Vous estimatez les pertes d'emplois dans les pools à 85,000, est-ce pour les trois provinces des Prairies?

Mme Hunt: Oui.

M. de Jong: Nous avons aussi eu un témoignage du *Research Action and Education Centre*, selon lequel l'adoption du projet de loi entraînerait au moins 40,000 pertes d'emplois dans le secteur agricole de la Saskatchewan. Donc, si on arrondit un peu, en ajoutant à peu près 13,000 pour couvrir les trois provinces des Prairies, nous arrivons en gros à un chiffre d'environ 140,000 personnes en chômage se cherchant un emploi dans les trois provinces des Prairies. Ces personnes ont-elles de bonnes chances, d'après vous, de se trouver un emploi?

Mme Hunt: Bien sûr que non, si on regarde les taux de chômage qui existent déjà dans les trois provinces des Prairies. En Saskatchewan, même si d'après les statistiques le chômage est moins élevé que dans le reste du Canada, il n'en reste pas moins une catastrophe pour ceux qui sont sans travail. Le nombre d'emplois diminue alors que le nombre de ceux qui se cherchent du travail augmente appréciablement. Et je ne m'attends sûrement pas à ce que ces gens chassés du secteur agricole puissent se trouver un emploi.

M. de Jong: Diriez-vous alors que si le projet de loi C-155 était adopté, il serait un des principaux facteurs contribuant au dépeuplement des trois provinces des Prairies.

Mme Hunt: Oui. Nous avons insisté dans notre mémoire sur le dépeuplement rural et ses répercussions sociales et économiques sur les communautés urbaines.

[Text]

Mr. de Jong: To Mr. Wagner, following up on some of the questions which Mr. Flis asked to do with the concern the Grain Services Union has had in the past and continues to have about the efficiency of the rail transportation system, was it not true, sir, that your union played quite an active role in preparing submissions for the Hall commission, and that your concern in improving the railway transportation system has been an ongoing concern?

• 2035

Mr. Wagner: Yes, Mr. de Jong, we both directly in our own union participated and made submissions to the Hall commission. Through the CLC committee on grain handling and transportation we also made a submission. We have met regularly with Government of Canada officials from the Department of Labour, the Department of Transport, and Agriculture Canada to make representations on various items that we see could be implemented to improve and enhance the grain gathering and transportation system.

I might add that when it comes to this issue of the Crow rate and Bill C-155, we are of one mind with the longshoremen at Vancouver and the Thunder Bay grain handlers. Both organizations support retention of the Crow rate and are opposed to the kinds of developments and the serious implications they see in Bill C-155.

Mr. de Jong: Mr. Wagner, there have been several proposals that have floated around dealing with how the Crow gap should be dispersed: suggestions of 80:80; the Saskatchewan government is suggesting 50:50, 50% to the railroads, 50% to the producers. Has the Grain Services Union considered these various options? Do they see problems arising out of paying the subsidy to the producers, and how would that affect the work of their members?

Mr. Wagner: I think what you would see, first and foremost, in a very practical sense . . . Our members have had experience at the local elevator with such programs as the LIFT Program and other schemes from time to time. The grain companies and the government have got together and devised various mechanisms. The burden for the day-to-day administration of that has fallen on the back of the elevator worker. They want no part of administering that kind of system.

As far as the larger picture is concerned—the Double-80, the two-times Crow, and what have you—we are firmly, squarely, and resolutely for keeping the Crow rate.

As for subsidies, if they are proven to be required in order to enhance the transportation system, our position—and this was unanimous throughout our membership when we canvassed our membership at their annual union meetings this past spring on precisely these kinds of issues—is that if the government, which exercises the control over the public purse, feels that the railway companies require additional capital in order to provide the kinds of improvements to the system that are needed, then let the government have the political will to

[Translation]

M. de Jong: Ma question s'adresse à M. Wagner; elle fait suite à celle que M. Flis lui a posé au sujet des préoccupations que la *Grain Services Union* a eu dans le passé et a toujours au sujet de l'efficacité du système de transport ferroviaire. N'est-il pas vrai, monsieur, que votre syndicat a participé très activement à l'élaboration de mémoires destinés à la Commission Hall, et que vous vous intéressez toujours à l'amélioration du réseau de transport ferroviaire?

M. Wagner: Oui, monsieur de Jong. Nous avons tous deux participé directement à l'élaboration des mémoires que notre syndicat a présenté à la Commission Hall. Nous avons aussi présenté un mémoire au nom du Comité du CTC de la manutention du transport du grain. Nous avons régulièrement rencontré les fonctionnaires des ministères du Travail, des Transports et de l'Agriculture du gouvernement du Canada pour leur présenter des suggestions sur les moyens d'améliorer le système de collecte et de transport du grain.

J'ajouterais que lorsqu'il est question du tarif du Nid-de-Corbeau et du projet de loi C-155, nous sommes tout à fait du même avis que les débardeurs de Vancouver et que les manutentionnaires de grain de Thunder Bay. Ces organismes appuient tous deux le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau et s'opposent aux mesures prévues dans le projet de loi C-155 car elles pourraient avoir de graves ramifications, à leur avis.

M. de Jong: Monsieur Wagner, on a fait des propositions sur la façon de répartir l'écart du Nid-de-Corbeau. On a suggéré 80-80. Le gouvernement de la Saskatchewan suggère 50-50. 50 p. 100 aux chemins de fer, 50 p. 100 aux producteurs. Est-ce que la *Grain Services Union* a examiné ces diverses possibilités? Votre syndicat croit-il que le versment de la subvention aux producteurs susciterait des problèmes et de quelle façon cela pourrait-il influer sur le travail de ses membres?

M. Wagner: Je pense qu'on verrait d'abord et avant tout, d'un point de vue très pratique . . . nos membres des élévateurs locaux ont déjà une certaine expérience des programmes de ce genre, comme par exemple le programme LIFT et les autres adoptés de temps en temps. Les sociétés céréaliers et le gouvernement se sont réunis pour élaborer divers mécanismes. C'est aux travailleurs des élévateurs qu'il incombe ensuite de les administrer, au jour le jour. Ils ne veulent aucune participation à l'administration de ce genre de système.

Quant aux considérations d'ordre plus général, le double 80 deux fois le tarif du Nid-de-Corbeau, et tout ce que vous voudrez, nous sommes fermement, carrément et résolument pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

Quant aux subventions, s'il s'avère qu'elles sont nécessaires pour améliorer le système de transport, nous avons adopté comme position, et cela à l'unanimité par des gens consultés sur cette question, précisément, à l'occasion de la réunion annuelle du printemps dernier, que si le gouvernement qui contrôle le trésor public estime que les sociétés ferroviaires ont besoin de plus de fonds pour apporter les améliorations dont le système a besoin, qu'il montre la volonté politique de conclure directement avec elles tous les arrangements à

[Texte]

pay directly to the railway companies any kind of arrangement they can make. Let the government have the political will to make sure they get service for their dollar. If they do not get service, let them intervene. But the other things of sharing this and that—half to the railway companies, half to the producers—that is simply another means of undermining the statutory freight rate as we now know it.

The Chairman: Mr. de Jong, could you make this your last question, please?

Mr. de Jong: Part of the fear that we have in opposing programs like 50:50, freedom of choice, etc., and part of the reason why some of us are quite adamant that, as Justice Emmett Hall suggested, two cheques go out to the two railroads rather than thousands of cheques to the producers, is that we have felt that if you start handing out all these thousands of cheques you also open the door to trucking. And that could be a major threat to our rail transportation system.

Have you considered this angle? How would you see this operating? Would you see increased trucking? If so, what would happen to our elevator system?

Mr. Wagner: Oh, very much so. If you began to have the funnelling of public funds to producers, you would very soon see larger producers, individual blocks of producers, getting into—either through lease contract or outright purchase arrangements—the trucking of grain to the larger central points because of available space and other advantages that they hold. What you would see is the average taxpayer, the worker, the other farmer, picking up the tab for the cost of the highway construction, the deterioration of highways as a result of trucking, the local property taxes as a result of loss of elevators, and so forth—very much so.

We participated in numerous hearings a number of years ago with wheat pool members, National Farmers Union members, and members of the Palliser Wheat Growers Association in community meetings throughout the province precisely on the question of inland terminals and trucking of grain. To our minds, any system, subsidy, or situation that promotes trucking over rail transportation is not only socially negative because of spreading the burden to others, but also practically negative and ecologically negative. It has been proven many times over that it is much more efficient per tonne-mile of grain to move it by rail than by truck.

Mr. de Jong: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. de Jong.

Mr. Neil wants to put a question or two to Mrs. Hunt.

Mr. Neil: I would like to address my question to Mrs. Hunt, Mr. Chairman.

Mr. Wagner indicated that if the government, in its wisdom, decided to pay a subsidy, then that subsidy should be paid to

[Traduction]

prendre. Que le gouvernement ait la volonté politique de vérifier qu'il obtient bien un service pour son argent. S'il n'en n'obtient pas qu'il intervienne. Mais les autres possibilités de partager ceci ou cela la moitié aux sociétés ferroviaires, la moitié aux producteurs, ce n'est rien de plus qu'un autre moyen de saper le tarif de transport statutaire, comme nous le savons maintenant.

Le président: Monsieur de Jong, pourriez-vous faire en sorte que ce soit votre dernière question s'il vous plaît.

M. de Jong: Si nous nous opposons à des programmes comme le versement des subventions moitié-moitié, le libre choix, etc... et si certains d'entre nous tiennent absolument à ce qu'on fasse comme le juge Emmett Hall le suggérait, qu'on envoie un chèque à chaque chemin de fer au lieu d'en envoyer des milliers aux producteurs, c'est en partie parce que nous craignons que si on commence à distribuer des milliers de chèques on ouvre aussi la porte au camionnage, ce qui pourrait grandement menacer notre système de transport ferroviaire,

Avez-vous envisagé la question sous cet angle? Comment pensez-vous que cela fonctionnerait? Le camionnage augmenterait-il d'après vous? Le cas échéant, qu'adviendrait-il de notre système d'élévateurs?

M. Wagner: Oh, très bien. Si on commence à verser des fonds publics aux producteurs on en verra bientôt de très importants, des associations de producteurs, se lancer—soit par des contrats ou carrément par des arrangements d'achats—dans le transport du grain par camion vers les points centraux plus importants qui ont plus de capacité et offrent, aussi, d'autres avantages. En fin de compte, ce serait le contribuable moyen, le travailleur, l'autre agriculteur, qui paieraient la facture des frais de construction de routes et de réparation des dommages causés par le camionnage, les impôts fonciers locaux que la perte des élévateurs rendraient insuffisants et ainsi de suite.

Nous avons participé à un grand nombre d'audiences, il y a quelques années, en même temps que les membres des pools de blé de L'Union nationale des agriculteurs et de la *Palliser Wheat Growers Association* à l'occasion de réunions communautaires qui ont eu lieu dans toute la province, justement à propos des terminaux intérieurs et du camionnage du grain. À notre avis, tout système, toute subvention ou toute situation préconisant le remplacement du transport ferroviaire par le camionnage est, non seulement négatif du point de vue social parce qu'il transmet la charge aux autres, mais aussi négatif du point de vue pratique et écologique. Il a été démontré bien des fois que le transport du grain par rail est beaucoup plus efficace au mille-tonnes que par camion.

M. de Jong: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur de Jong.

Monsieur Neil voudrait poser une ou deux questions à madame Hunt.

M. Neil: J'aimerais poser ma question à M^{me} Hunt, monsieur le président.

M. Wagner a dit que si le gouvernement décidait dans sa sagesse de verser une subvention, qu'il devrait la verser aux

[Text]

the railways rather than to the producers. Is that your position as well?

Mrs. Hunt: Yes, that is our position, that the money should be paid to the railways. It is also our position that the taxpayers' money should also return to the taxpayers an equity portion because of the investment.

Mr. Neil: Can you tell me then why the position of the Winnipeg Labour Council, as expressed by Mr. Makinson, president of the council, who gave evidence at Winnipeg, would suggest that if a subsidy had to be paid it should be paid to the producers rather than the railways?

Mrs. Hunt: Perhaps because of non-consultation between our two groups.

Mr. Neil: Thank you very much.

Mr. Wagner: Perhaps, Mr. Neil, the members of the labour movement—or the member in particular in the Winnipeg Labour Council—given where they are at, have not participated and do not come directly from the community in which we work. On the surface of it, and as portrayed in the media, giving more money by way of government grants and what have you to producers might look like a good thing, because farmers are strapped for cash; we all know that. But you have to work in the system and be down there in the trenches to realize what the implications of those kinds of developments are.

The Chairman: Thank you, Mr. Wagner.

That ends the questioning for these witnesses. I want to say to both Mrs. Hunt and Mr. Wagner that their briefs were indeed brief; they were short and sharp. You obviously both do your jobs very well, and I thank you for your contribution to the proceedings of this committee.

Mr. Wagner: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I now call on the representatives of the Saskatchewan Hog Marketing Commission. Would the chief spokesperson for the Hog Marketing Commission identify himself, please, and introduce his colleagues and proceed with his opening statement?

First of all, let me welcome you to the committee.

• 2045

Mr. Garth Larson (Chairman, Saskatchewan Hog Marketing Commission): Thank you, Mr. Chairman. I am Garth Larson; together with my father and two brothers and two employees, we are involved in a mixed farming operation about 80 miles north of Regina. With me is Mr. Laverne Voldeng, who is vice-chairman of the commission. He and his wife operate a large intensive hog operation about 150 miles north of Regina; also Mr. Jim Morris, who is the General Manager of the Hog Marketing Commission.

[Translation]

chemins de fer plutôt qu'aux producteurs, Est-ce aussi votre position?

Mme Hunt: Oui, c'est notre position, les subventions devraient être versées aux chemins de fer. Nous considérons aussi que l'argent du contribuable devrait lui revenir sous forme d'une participation au capital-action correspondant à l'investissement.

M. Neil: Pourriez-vous alors me dire pourquoi le *Winnipeg Labour Council* a adopté la position présentée par M. Makinson, le président du conseil, qui a dit lorsqu'il a comparu devant nous à Winnipeg, que si une subvention devrait être versée, elle devrait l'être aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer.

Mme Hunt: C'est peut-être parce que nos deux groupes ne se sont pas consultés.

M. Neil: Merci beaucoup.

M. Wagner: Peut-être, monsieur Neil, que les membres du mouvement ouvrier ou plus particulièrement les membres du *Winnipeg Labour Council* étant donné où ils se trouvent, n'ont pas participé à nos réunions, et ne viennent pas particulièrement de la communauté où nous travaillons. A première vue, tel que rapporté dans les médias, il peut sembler bon de donner davantage aux producteurs sous forme de subventions gouvernementales et tout ce que vous voulez, parce que les agriculteurs manquent de fonds, mais il faut travailler à l'intérieur du système et être en première ligne pour se rendre compte des ramifications qu'auraient de pareilles mesures.

Le président: Merci, monsieur Wagner.

Cela met fin à l'interrogation de ces témoins. Je tiens à dire à M. Hunt et à M. Wagner que leurs mémoires étaient vraiment très brefs. Ils étaient courts et clairs. On voit que vous faites très bien votre travail tous les deux et je vous remercie de la contribution que vous apportez aux travaux du Comité.

M. Wagner: Merci, monsieur le président.

Le président: J'appelle maintenant les représentants de la Commission de la commercialisation du porc de la Saskatchewan. Le principal porte-parole de cette Commission aurait-il l'obligeance de se présenter, de nous présenter ses collègues et de faire sa déclaration préliminaire.

Premièrement permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue au Comité.

M. Garth Larson (président, Commission de commercialisation du porc, Saskatchewan): Merci, monsieur le président. Je suis Garth Larson; avec mon père, deux de mes frères et deux employés j'exploite une entreprise agricole mixte à environ 80 milles au nord de Régina. Je suis accompagné de M. Laverne Voldeng, le vice-président de la Commission. Lui et sa femme exploitent une grande entreprise d'élevage intensif du porc à environ 50 milles au nord de Régina, et aussi M. Jim Morris, le gérant général de la Commission de commercialisation du porc.

[Texte]

I should make a few brief comments in regard to the structure of our organization. As you are probably aware, orderly marketing structures have been formed across Canada in aid of the 10 provinces. Our organization is virtually the same as our sister organizations in other provinces, with the notable exception that we who direct the organization are appointed by the provincial government. In that regard, although we hold membership within the Saskatchewan Federation of Agriculture we have been very reluctant to this point in time to be involved in any great degree in the discussion and the debate insofar as the Crow rate is concerned. So it is with some reluctance that we appear before this committee, because we do not have the delegate or elected structure in place at the present time which would have allowed us to be able to say that we can in all honesty represent the commercial hog producer in Saskatchewan. However, by default we are attempting to do this because there is no other organization in Saskatchewan who is able or willing to make any comments on Bill C-155.

We would, however, like to take this opportunity to try to describe what will happen if the present situation is allowed to continue into the future. We would also like to comment on the current functioning of the feed grain marketing system, because we believe that the two are inseparable and they must be dealt with together.

While feed grain policy changes are apparently being withheld by the federal government pending disposition of the Crow rate issue, neither this current bill nor the feed grain policy can be considered in isolation, because of their impact on the hog industry. You will note in our brief that we marketed approximately 589,000 hogs last year; that was a decline of 6.9%. Total provincial production was probably in the area of 620,000 hogs. At 16 bushels per hog, 10 million bushels or 216,000 metric tonnes of barley—and that is about 6% of the Saskatchewan barley production... were required. You will note from the graph included in the brief that the nature of production in Saskatchewan has been very volatile, and we believe that is consistent with the attitude that the grain industry and possibly the province as a whole has with regard to the importance of the grain industry versus the importance of the hog sector.

The graph will readily show you that at various times the hog industry has been used as an outlet for grain that is not readily merchandisable in the short term. It has been traditionally volatile because these restricted grain marketing opportunities give rise to the inner and outer, as we call them.

However, the industry in most recent years has been evolving rapidly into specialized production units. We have a further table which will indicate that back in 1973-1974, when the grain marketing situation was severely depressed, we had approximately 15,000 to 18,000 hog producers in the province, as opposed to the current time or the most recent figures, where we have something between 4,000 and 5,000 producers;

[Traduction]

J'aimerais dire quelques mots sur la structure de notre organisme. Comme vous le savez sans doute, il existe des structures ordonnées de commercialisation dans chacune des dix provinces du Canada. Notre organisme est, à toutes fins pratiques, identiques à ceux des autres provinces. Il n'y a qu'une différence remarquable; c'est que nous, les dirigeants, sommes nommés par le gouvernement provincial. C'est pourquoi, bien que nous soyons membres de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan, nous avons hésité jusqu'ici à trop nous engager dans le débat qui entoure le tarif du Nid-de-Corbeau. C'est donc un peu à contre-coeur que nous comparaissions devant le Comité, parce que nous n'avons pas pour le moment, les structures de délégation ou d'élection qui nous permettrait de pouvoir dire que nous pouvons en toute honnêteté représenter les éleveurs de porcs de la Saskatchewan. Cependant, nous essayons de suppléer parce qu'il n'y a pas d'autre organisme, en Saskatchewan, qui puisse ou qui veuille formuler des commentaires sur le projet de loi 155.

Nous aimerais, toutefois, profiter de l'occasion pour essayer de décrire ce qui se passera si on permet à la situation actuelle de se perpétuer. Nous aimerais aussi commenter le fonctionnement actuel du système de commercialisation des grains de provende parce que nous croyons que ce sont là deux questions inséparables et qu'il faut les traiter en même temps.

En dépit du fait que le gouvernement attende que la question des tarifs du Nid-de-Corbeau soit réglée avant d'apporter des modifications à la politique concernant les grains de provende, étant donné leur incidence sur l'élevage du porc, ni ce projet de loi ni la politique concernant les grains de provende ne peuvent être examinés séparément. Vous remarquerez dans notre mémoire que nous avons mis environ 589,000 porcs sur le marché, l'an dernier, ce qui représente une baisse de 6.9 p. 100. La production de base de la province se situait probablement aux environs de 620,000 porcs. À 16 boisseaux le porc, cela représente 10 millions de boisseaux ou 216,000 tonnes métriques d'orge, ce qui représente 6 p. 100 de la production de l'orge de la Saskatchewan. Vous remarquerez, en consultant le graphique inclus dans le mémoire que la nature de la production en Saskatchewan a été très instable et nous croyons que cela est révélateur de l'attitude que le secteur du grain, et possiblement la province dans son ensemble, entretiennent vis-à-vis de l'importance du secteur du grain par rapport à celui du porc.

En consultant ce graphique on voit du premier coup d'oeil que le secteur du porc a servi à diverses occasions du débouché au grain qui ne peut pas facilement être mis en marché, à court terme. C'est un marché traditionnellement nerveux parce que ces occasions limitées de mettre le grain en marché suscite la création d'un prix intérieur et d'un prix extérieur.

Cependant, ces dernières années, notre secteur a rapidement évolué pour se diviser en unités spécialisées de production. Nous avons un autre tableau où l'on peut voir qu'en 1973-1974, quand la commercialisation du grain était très à la baisse, il y avait de 15,000 à 18,000 éleveurs de porc dans la province, comparativement au nombre actuel, d'après les derniers chiffres, de 4,000 à 5,000 soit environ 4,500. Vous

[Text]

approximately 4,500. You will also note that there has been quite a shift in the size of the production units. Back in 1978, 21% of the hogs that came to market came from production units that marketed only 100 hogs per year, or under. You will note that has increased quite dramatically. With the consolidation that has taken place, now 35% of production now comes from units that produce over 1,000 hogs per year, whereas only 11.9% comes from those producers who produce 100 hogs or less.

The result is that the hog industry is becoming more highly specialized and on fewer farms. The implication to feed grain marketing is that the larger hog operations purchase some or all of their feed, in contrast to the traditional perception that all of the production comes from grain that is grown on the same farm the hogs were raised on.

The economic climate for hog production in Saskatchewan is not conducive to sustain production levels or growth. With the human population of slightly under 1 million and per capita pork consumption 61 pounds, local consumption will account for approximately 60% of that of which is currently produced. The rest must be exported out of the province to other parts of Canada or to the international market.

Meat must move at normal commercial rates. I might point out that these are truck rates; these are not rail rates, because meat does not move by rail. Barley, however, moves at the subsidized Crow rate. For example, the freight rate to Vancouver for suspended hog carcasses is \$5.08 per cwt; that is for a minimum 40,000-pound container, or \$7.60 a hog. Yet grain moving to Thunder Bay from Saskatoon, which is approximately the same distance, would cost \$1.92 a hog. The disincentive to Saskatchewan hog production which the inflation of meat transportation costs versus statutory grain rates has caused is obvious. Grain producers may be right in asking for a subsidy to compete with other subsidized exports, but hog producers are being expected to pay this Crow benefit as well. There is no mention anywhere that we have any right to receive a subsidy that will allow us to compete on the international markets.

Expanded hog production would have to be marketed in the Pacific northwest of the U.S. and in the Orient, both of which are future growth markets. These efforts have been hampered by a lack of sustained production in the past and by an eastern Canadian market orientation which the meat-packing industry did not abandon until long after it had become obsolete because of rising meat freight costs and expanded eastern production.

Our criticisms of the feed grain policy in the feed grain marketing system, which has been in place in its current form since 1976, have received wide scrutiny, but little from the point of view of the prairie livestock producer; that is, the feed grain user. This may be because of an implicit assumption that the livestock producers on the Prairies feed only home-grown

[Translation]

remarquerez aussi qu'il y a eu un très grand changement au niveau de l'importance des unités de production. En 1978, 21 p. 100 des porcs arrivant sur le marché venaient d'unités de production qui mettaient tout au plus 100 porcs sur le marché par an. Vous remarquerez qu'il y a eu une augmentation spectaculaire. Il y a eu consolidation et maintenant 35 p. 100 de la production vient d'unités produisant plus de 1,000 porcs par an, alors que 11.9 p. 100 seulement vient des éleveurs qui en vendent tout au plus 100 par an.

Il en résulte que l'élevage du porc devient plus spécialisé et moins répandu. Cela signifie pour la commercialisation du grain de provende que les grandes porcheries achètent presque tout le grain de provende dont elles ont besoin, contrairement à ce qui se passait avant, quand les porcs étaient nourris avec les grains cultivés sur la ferme où se trouvait la porcherie.

Le climat économique de la Saskatchewan ne permet pas le maintien de la production à son niveau actuel et encore moins sa croissance. Comme la population n'atteint pas tout à fait un million et que la consommation de porc par habitant est de 61 livres, la consommation locale représente à peu près 60 p. 100 de la production. Le reste doit être exporté à l'extérieur de la province, soit ailleurs au Canada soit sur le marché international.

La viande est transportée aux tarifs commerciaux ordinaires. Il faudrait préciser que ce sont là les tarifs des camions et non ceux des chemins de fer parce que la viande ne se transporte pas par rail. L'orge toutefois est transporté au tarif du Nid-de-Corbeau. Par exemple, le tarif du transport à Vancouver de carcasses de porcs suspendues est de \$5.08 le 100 livres pour un conteneur de poids minimum de 40,000 tonnes, ce qui revient à \$7.60 la carcasse. Cependant, le grain transporté de Saskatoon à Thunder Bay, ce qui est à peu près la même distance, l'est à un coût équivalent à 1.92 le porc. Il est évident que l'élevage du porc en Saskatchewan est défavorisé par l'inflation des coûts de transport de la viande comparativement au tarif statutaire du transport du grain. Les céréaliculteurs ont peut-être raison de demander une subvention pour faire concurrence aux autres exportations subventionnées, mais les éleveurs de porcs doivent aussi défrayer la subvention du Nid-de-Corbeau. Il n'est jamais question que nous puissions avoir droit à une subvention pour nous rendre concurrentiels sur les marchés internationaux.

La production accrue de porc devrait être mis en marché dans le nord-ouest des États-Unis et en Orient, deux marchés qui vont grandir. Les efforts de pénétration de ces marchés ont été freinés dans le passé par l'absence d'une production soutenue dans l'Ouest et par une orientation vers le marché canadien de l'est que le secteur des salaisons n'a pas abandonné avant qu'elle ne soit depuis longtemps rendu désuète en raison de la hausse des frais de transport de la viande et de l'expansion de la production de l'est.

Les critiques que nous avons formulées à l'endroit du système de commercialisation du grain de provende qui existe sous sa forme actuelle depuis 1976, ont été souvent étudiées mais rarement du point de vue de l'éleveur des Prairies, c'est-à-dire de l'utilisateur des grains de provende. C'est peut-être parce qu'on suppose implicitement que les éleveurs des Prairies

[Texte]

grains. With the increasing specialization of agricultural production this is no longer correct. If specialization of agriculture by farm type continues, with diversification of the agricultural industry via a mix of farm types, this will be even less correct in the future.

The ability of the export grain marketing system to play an integral part in servicing prairie users of feed grains could be improved with these following four suggestions.

Elevator company outloading charges are excessive by comparison with other elevator handling tariffs. For example, one elevator company charges \$7.46 a tonne for barley, for receiving, elevating and outloading, and yet charges \$12.46 a tonne for non-board barley sales.

A second suggestion would be that lower-priced street grain is often not available to prairie users through the elevator system. This is because the producers generally do not market sizable quantities at these prices, or only do so in very localized production areas. Corn-competitive pricing has proven to be a method for livestock producers on the Prairies to access grain in times of shortage and should be retained as a means of keeping the prairie livestock producer competitive with other regions which have access to corn. However, sales in the Prairie region should be made using Thunder Bay prices less the full compensatory rates, so as not to use up, so to speak, the Crow benefit on 31.1 million tonnes of export grain.

[Traduction]

utilisent les grains qu'ils cultivent. Maintenant que la production agricole se spécialise de plus en plus, ce n'est plus vrai. Si la spécialisation de l'agriculture par genre d'entreprises agricoles se poursuit, et que le secteur agricole se diversifie en divers genres d'exploitations, ce sera encore moins vrai à l'avenir.

Le système de commercialisation du grain destiné à l'exportation pourrait beaucoup mieux desservir les utilisateurs de grains de provende des Prairies si on donnait suite aux quatre suggestions suivantes.

Les frais de déchargement des sociétés d'élévateurs sont excessifs si on les compare aux autres tarifs de manutention des élévateurs. Par exemple, une société d'élévateurs exige 7.46 la tonne pour l'orge, pour la réception, l'élévation et le décharge-ment et pourtant 12.46 la tonne pour les ventes d'orge ne relevant pas de la commission.

Deuxièmement, il arrive souvent que le système d'élévateurs ne permette pas l'utilisateur des Prairies d'acheter le grain vendu à meilleur prix. Cela est dû au fait que les producteurs ne mettent pas de grosses quantités de grain sur le marché à ces prix-là, sinon dans des régions où la production est très locale. Le prix concurrentiel du maïs s'est avéré une méthode par laquelle les éleveurs des Prairies peuvent obtenir du grain en temps de pénurie et c'est un moyen qu'on devrait retenir pour faire en sorte que les éleveurs des Prairies restent compétitifs par rapport à ceux des autres régions qui ont accès au maïs. Cependant, les ventes de grain dans la région des Prairies devraient se faire au prix de Thunder Bay moins l'intégralité des tarifs compensatoires, afin de ne pas consommer, pour ainsi dire, la subvention du Nid-de-Corbeau s'appliquant à 31.1 millions de tonnes de grain destiné à l'exportation.

• 2055

The prairie livestock industry has relied more extensively upon the elevator system for grain supplies than is often thought. However, data availability is poor and does not permit an extensive analysis. The common perception is that feed grains are readily available on the Prairies, but we think this is not indicated by the amount of sales that come out of the commercial system back into the prairie region. The figures would indicate that at least for western Canada barley sales, both board and non-board, they would total something in the order of 450,000 metric tonnes, or approximately 20 million bushels.

New feed grain sales methods: we advocate an improved method of accessing commercially marketed grain by the prairie livestock industry. This would involve the Canadian Wheat Board, as the ultimate guarantor of supply and price, making available a purchasing mechanism which would permit a prairie livestock user to forward-buy grain on a flat basis, and to forward-contract for supply via his local elevator. The Canadian Wheat Board does this for export customers and would be the logical supplier. Feed grain would be offered back into the prairie region at either corn-competitive or market prices, whichever was lower, less fully compensatory freight rates. Thus the Crow hurt would be redressed through

L'approvisionnement en grain de l'élevage des Prairies doit plus faire appel au système d'élévateurs qu'on le pense généralement. Cependant, il existe si peu de données à ce sujet qu'une analyse approfondie est impossible. On pense généralement qu'il est très facile de s'approvisionner en grains de provende dans les Prairies. Cependant, le nombre de ventes du système commercial indique le contraire. Il semblerait, d'après les chiffres des quantités d'orge vendues dans l'Ouest, qu'il relève de la commission ou non, s'élèveraient à quelque chose comme 450,000 tonnes métriques, soit à peu près 20 millions de boisseaux.

Nouvelles méthodes de vente du grain de provende: Nous préconisons une meilleure méthode permettant à l'élevage des Prairies d'avoir accès au grain commercialisé. Ce serait la Commission canadienne du blé qui garantirait, en dernier lieu, l'approvisionnement et le prix, en instaurant un mécanisme d'achat qui permettrait à un éleveur des Prairies d'acheter du grain d'avance à prix fixe et de conclure des contrats d'approvisionnement par le biais de son élévateur local. C'est ce que la Commission canadienne du blé fait déjà pour ses clients à l'exportation et logiquement cet organisme devrait être le fournisseur. Le grain de provende serait offert dans la région des Prairies soit au prix du marché soit à un prix compétitif

[Text]

livestock producers having access to grain through an elevator system which was priced to ensure there was no Crow hurt.

This program could be structured to allow barley to be graded and weighed in the elevator but to be immediately shipped to a waiting purchaser without the elevator company actually taking physical delivery.

While substantial quantities of grain would undoubtedly continue to move directly farm-to-farm, the major difference would be a feed user would have a meaningful alternate source of supply which would keep him competitive with other livestock producers in North America. The most common criticism of this type of mechanism is that the recycling of grain through the elevator system would be a source of potential problems. We feel if this were seriously addressed it could be eliminated by, as a suggestion, adding "grain-fetti" of an "official" type to grain sold out of the elevator system, and by a system of certifying livestock producers which would ensure they are bona fide purchasers.

The Prairie Feed Users Board: this part of the Canadian Wheat Board marketing program would be assisted through a Prairie Feed Users Advisory Committee, established pursuant to the Wheat Board legislation. We feel this would be less disruptive and would ensure better consideration and representation of prairie livestock users' needs than would expanding the mandate of the Livestock Feed Board of Canada.

We would envisage commercial grain companies operating under this system as agents of the board, as they do now. Elevator companies would offer non-board grain on a flat basis through hedging; they could do the same with board grain through an appropriate structure within the Canadian Wheat Board.

As for the method of payment issue, we are marginally in favour of the so-called freedom of choice option because it is the most recent and the most sincere attempt to remove the disadvantage to prairie livestock production, but we feel it lacks much of the detail necessary to adequately assess it. In theory this method would allow removal of the freight distortion which payments to the railways will continue, albeit reduced as producers pay an increasing share of the cost in moving grain. We believe virtually all grain producers in Saskatchewan will opt for drawing their payment at the time of delivery to the commercial elevator system, and therefore the residual grain in the prairies will continue to be priced basis Thunder Bay less the Crow rate. Currently, farm-to-farm sales of feed grain decline to the street price levels only during periods of extreme surplus. With improved rail movement this is likely to be even less frequent than in the past. Likely the same type of situation would exist under the freedom of choice.

[Translation]

par rapport à celui du maïs, selon le plus bas, moins l'intégralité des tarifs compensatoires de transport. On redresserait ainsi les torts causés par le tarif du Nid-de-Corbeau en permettant aux éleveurs et à un prix garantissant qu'ils ne sont pas défavorisés par le tarif du Nid-de-Corbeau.

On pourrait structurer ce programme de façon à ce que l'orge soit classé et pesé dans l'élévateur et qu'il soit expédié immédiatement à l'acheteur sans que la société d'élévateurs en prenne matériellement livraison.

Il est probable que d'importantes quantités de grains continueront à passer directement d'une ferme à l'autre, mais le principal avantage serait d'offrir à l'éleveur une autre véritable source d'approvisionnement qui lui permettrait de rester compétitif par rapport aux autres éleveurs en Amérique du Nord. On s'oppose, le plus souvent, à ce genre de mécanisme en faisant valoir que le recyclage du grain par le système d'élévateurs pourrait causer des problèmes. Nous pensons que si on envisageait sérieusement de les éviter, on pourrait, par exemple, «couper» le grain de provende d'un type de grain «officiel» vendu par le système d'élévateurs et instaurer un système d'accréditation des éleveurs garantissant que l'achat est régulier.

La commission des utilisateurs de provende des Prairies: Cette partie du programme de commercialisation de la Commission canadienne du blé serait soutenue par un comité consultatif des utilisateurs des grains de provende des Prairies, comité qui serait formé en conformité de la Loi sur la Commission du blé. Nous estimons que cette façon de procéder causerait moins de chambardements et répondrait mieux aux besoins des éleveurs des Prairies que ne le permettrait une extension du mandat de la Commission des provendes du Canada.

A l'intérieur de ce régime, les sociétés céréaliers commerciales pourraient jouer le rôle d'agents de la commission, comme elles le font maintenant. Les sociétés d'élévateurs offriront du grain ne relevant pas de la commission sur une base uniforme, par un système de contre-partie; elles pourraient faire de même avec le grain relevant de la commission, en prévoyant une structure à cette fin à l'intérieur de la Commission canadienne du blé.

Quant à la question de la méthode de paiements, nous sommes un peu plus en faveur de ce que l'on appelle la liberté de choix, parce que c'est la tentative la plus récente et la plus sincère que l'on ait faite pour éviter que l'élevage des Prairies continue à être défavorisé, mais nous estimons que cette méthode est loin d'être assez détaillée pour qu'il soit possible de bien l'évaluer. En théorie, elle éviterait la distorsion des tarifs qui demeurera si les versements sont faits aux chemins de fer, quoique ces subventions vont diminuer à mesure que les agriculteurs vont payer une plus grosse partie du transport. Nous croyons qu'à peu près tous les céréaliculteurs de la Saskatchewan préféreront être payés au moment de la livraison au système commercial de l'élévateur et que, par conséquent, le grain résiduel des Prairies continuera à se vendre à un prix établi en fonction de celui de Thunder Bay, moins le tarif du Nid-de-Corbeau. À l'heure actuelle le prix du grain de provende vendu d'une ferme à l'autre ne baisse au

[Texte]

Therefore the need for an effective guaranteed availability of non-Crow-hurt priced grain will be greater than ever, regardless of the method of payment used.

Our brief does not attempt to impose a system of grain handling or marketing on the grain industry, as we feel this is up to the grain producer. However, the system adopted should not be harmful to the existence and future growth of a secondary industry, in our case hog production. We do not ask for an advantage relative to other regions of Canada, and we feel expanded hog production will have little effect on the rest of Canada. We merely wish to see that a solution to the transportation problem does not hamper or hinder the prairie livestock industry.

We urge that the revision of the feed grain policy and implementation of mechanisms suggested be completed as quickly as possible. An expanded hog industry will provide a larger market for Saskatchewan-grown grain, which is captive to the prairie feed grain producers, as it is located right here.

That is our formal presentation, Mr. Chairman. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Thank you very much, Mr. Larson.

We now go to questions. I would call upon Mr. Gustafson. Ten minutes, please.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Larson, for this fine presentation.

I am interested in your numbers of producers, something that was raised a little earlier today. You tell us you had 18,000 producers in 1973; today you have 4,500 producers. Do you see that number of producers dwindling further?

Mr. Larson: Yes, our most recent analysis of the profile of producers in Saskatchewan would indicate that process is likely to continue. We know that 75% of production in Saskatchewan comes from approximately 1,200 to 1,500 producers. So we would anticipate that is likely to continue.

Mr. Gustafson: One of the concerns, of course, in the whole discussion in regard to the Crow and Bill C-155 is farm size and diversification in terms of numbers. This seems to be going the wrong way in terms of farm size. There are fewer and fewer farms in terms of hog producers, according to your figures.

Mr. Larson: Yes, as a direct result of the type of consolidation that is taking place. Hog production in Saskatchewan up until most recent times has been from small production units

[Traduction]

niveau du prix de la rue que pendant les périodes où il y a énormément de surplus. Une fois le transport ferroviaire amélioré, vraisemblablement cela arrivera encore moins souvent que dans le passé. Il est probable que la situation serait la même si on adoptait la liberté de choix. Par conséquent, quelle que soit la méthode utilisée de paiement, elle devra, plus que jamais, garantir l'offre de grains de provende à des prix non gonflés par le tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous ne tentons pas, dans ce mémoire, d'imposer un système de manutention et de commercialisation au secteur du grain, car nous estimons que c'est une question qui relève du céréaliculteur. Cependant, le système adopté ne devrait pas nuire à un secteur secondaire ou en empêcher la croissance, c'est-à-dire dans le cas qui nous intéresse, l'élevage du porc. Nous ne demandons pas à être avantageé par rapport aux autres régions du Canada et nous estimons qu'un accroissement de l'élevage du porc n'aura que peu de répercussions sur le reste du pays. Nous demandons seulement qu'en résolvant le problème du transport on ne nuise pas au secteur de l'élevage des Prairies.

Nous demandons instamment que la révision de la politique du grain de provende et la mise en oeuvre des mécanismes suggérés se fassent aussi rapidement que possible. Un secteur de l'élevage du porc plus important assurera un plus grand marché au grain cultivé en Saskatchewan, car c'est un secteur qui dépend des producteurs du grain de provende et nous l'avons sur place.

Voilà notre exposé formel, monsieur le président. Merci.

Le président suppléant (M. Neil): Merci beaucoup monsieur Larson.

Nous passons maintenant aux questions. Je donne la parole à M. Gustafson. Dix minutes, s'il vous plaît.

M. Gustafson: Merci monsieur Larson de cet excellent exposé.

J'aimerais savoir combien d'éleveurs vous représentez, ce dont il a déjà été question tout à l'heure. Vous nous dites que vous comptiez 18,000 éleveurs en 1973 et qu'aujourd'hui il y en a 4,500. Pensez-vous que ce nombre d'éleveurs va encore diminuer?

M. Larson: D'après notre dernière analyse du profil des éleveurs de porcs de la Saskatchewan, il semblerait que cette tendance se poursuivra. Nous savons que 75 p. 100 de la production de la Saskatchewan comprend de 1,200 à 1,500 éleveurs à peu près. Nous prévoyons donc que cette tendance se maintiendra.

M. Gustafson: Un des points importants de tout ce débat entourant le tarif du Nid-de-Corbeau et le projet de loi C-155 est l'importance des exploitations agricoles et leur diversification en nombre. Pour ce qui est de leur importance, la situation semble évoluer dans le mauvais sens. D'après vos chiffres, on élève de moins en moins de porcs dans les exploitations agricoles.

M. Larson: Oui, c'est un effet direct du genre de consolidation qui se fait actuellement. Jusqu'à ces dernières années, on

[Text]

and very large numbers of producers, and that trend has certainly changed.

Mr. Gustafson: In terms of feed grains, you say most of your feed grains are not grown on the farms. In other words, most of the hog producers are buying their feed grains. Where do they purchase most of the feed grains from now?

Mr. Larson: Today most of the feed grains would be coming from farm-to-farm trade, as there is no availability of quota, and a need to move the maximum amount of volume the grain producer has results, by and large, in merchandising direct to the user.

Mr. Gustafson: What percentage would be bought from feed mills?

Mr. Larson: I will defer that to Mr. Morris. He may have a better answer.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Morris.

Mr. Jim Morris (General Manager, Saskatchewan Hog Marketing Commission): We do not have a precise figure on the percentage of production produced on a complete feed. I believe that is your question: where the producer buys all his feed from a feed mill. I think the majority of production in Saskatchewan would be a home-ground ration, with supplement and starters and things like that purchased through the mill. Perhaps 20% of production would be fed on a commercially purchased complete ration, where home-ground grain is not used.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: At Weyburn, Saskatchewan, we have a trucking firm; I believe they run 13 semis—most of them are leased—and they spend a good amount of time trucking corn from Minnesota and from the south into Canada. What percentage of hogs are fed on American-grown feeds?

Mr. Morris: There have been periods of time when corn has been used fairly extensively in hog rations. The time we noted it and heard producers talking about it was during the drought year. But generally speaking, I think conventional wisdom is that corn is more frequently used in poultry rations than in hog rations.

Mr. Gustafson: Could you give us any idea of percentage?

• 2105

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Larson.

Mr. Larson: At the current time, I would say virtually no corn is used in hog rations today.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: As your industry refers to and views this Bill C-155, what do you see as the biggest potential threat to your industry in this bill?

[Translation]

comptait un très grand nombre d'éleveurs qui n'avaient que de petites porcheries et il est certain que cette tendance a changé.

M. Gustafson: À propos des grains de provende, vous dites que la plus grande partie de vos grains n'est pas cultivée sur l'exploitation agricole même. Autrement dit, la plupart des éleveurs de porcs achètent leur grain de provende. À l'heure actuelle, où en achète-t-il la plus grande partie?

M. Larson: Aujourd'hui, la plus grande partie des grains de provende vient des ventes faites d'une exploitation agricole à l'autre et comme il n'y a pas de quota et que le céréaliculteur n'a pas besoin de transporter le maximum de grain, à tout prendre, il le vend directement à l'utilisateur.

M. Gustafson: Quel pourcentage serait achevé des meuneries?

M. Larson: Je vais vous renvoyer à M. Morris. Il a peut-être une meilleure réponse.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Morris.

M. Jim Morris (administrateur général, Commission de la commercialisation du porc de la Saskatchewan): Nous n'avons pas de chiffre exact sur le pourcentage de la production de la moulée complète. Je crois que vous demandez si l'éleveur achète toute sa provende d'une meunerie. Je pense que la plus grande partie des provendes est moulue par l'éleveur qui n'achète à la meunerie que des suppléments et des moulées de début. Peut-être que 20 p. 100 des porcs sont nourris d'une moulée complète achetée sur le marché, dans les cas où on ne sert pas de moulée faite sur place.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: À Weyburn, Saskatchewan, nous avons une entreprise de camionnage. Je pense qu'ils utilisent 13 semi-remorques, la plupart sont louées, ils passent une bonne partie de leur temps à transporter au Canada du maïs venant du Minnesota et d'autres régions du sud. Quel est le pourcentage des porcs nourris avec des grains de provende cultivés aux États-Unis?

M. Morris: Il est arrivé à certaines périodes qu'on ait utilisé un fort pourcentage de maïs dans la moulée donnée aux porcs. Nous l'avons remarqué et nous avons entendu les éleveurs en parler au cours de l'année de sécheresse. De façon générale, je pense qu'on utilise plus du maïs dans la moulée pour les volailles que pour les porcs.

M. Gustafson: Pourriez-vous nous donner une idée du pourcentage?

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Larson.

M. Larson: Aujourd'hui, je dirais qu'il n'y a à peu près pas de maïs dans la moulée pour les porcs.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Quelle disposition du projet de loi C-155 votre secteur considère-t-il comme la plus menaçante pour lui?

[Texte]

Mr. Larson: Well, the continuing effect that inflation has on the transport of grain versus the transport of meat. As we indicated, a very large percentage of our production moves outside of the Province of Saskatchewan and we have to rely entirely on truck transport in order to move that meat. So in order to give our producers the opportunity to market those hogs to the best advantage, we have to have some sort of system in place that either recognizes that our relative costs of feed grains are increasing at a rate which is not realistic, or, alternatively, a system that would reflect the fact that our transportation system is entirely truck-based and increasing with inflation.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: As the system exists now, do you feel that you are capable of competing, for instance, with the hog producer in Ontario or Quebec or the eastern part of Canada?

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Larson.

Mr. Larson: Well, what you have to recognize in making that sort of comparison is that our market in Saskatchewan, even though we do not move a pound of meat to Ontario, is based on the Ontario market, with a differential that is theoretically supposed to be based on the cost of moving meat down there.

However, we find that oftentimes the spread is much more than that, and consequently the market returns to a Toronto-based or Quebec-based producer—there is quite a differential in there, oftentimes in the area of \$5 a hundredweight. So in making any comparison, you have to recognize that the market returns there are higher than here.

I would say that if we are able to compete, at least to produce pork pound for pound on an equal cost basis—we may have had an advantage 10 years ago. That advantage has diminished rapidly and we have most recently moved into a time where our cost of production would not be of any advantage at all.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Thank you, Mr. Gustafson.

Mr. Dion, ten minutes.

M. Dion: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Larson. Je suis député de la région de la ville de Québec, donc de la province de Québec . . . Vous avez dû suivre tout le débat qu'il y a eu au Québec, surtout à propos de la production hors-terre, et de celle du porc. Vous savez sans doute que le Québec, depuis plusieurs années, a augmenté grandement sa production de porc, et les gens sont très inquiets, surtout depuis que M. Pepin a fait sa première proposition en rapport avec le rapport Gilson, quand il a été question de verser des subventions aux producteurs. Selon vous, qui avez vécu comme il est indiqué dans votre rapport qui parle de productions de 1971 à 1982., selon vous

[Traduction]

M. Larson: Eh bien, c'est l'incidence permanente de l'inflation sur le transport du grain par rapport à celui de la viande. Comme nous l'avons déjà dit, un très gros pourcentage de notre production est expédié à l'extérieur de la Saskatchewan et toute cette viande doit être transportée par camions. Pour que nos éleveurs puissent avantageusement mettre leurs porcs sur le marché, il faudrait que nous ayons un genre de système qui tienne compte du fait que nos coûts relatifs en grains de provende augmentent à un taux irréaliste ou encore un système qui tienne compte du fait que notre transport se fait entièrement par camion et que les coûts augmentent en fonction de l'inflation.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Gustafson.

Mr. Gustafson: À l'intérieur du système tel qu'il est actuellement, pensez-vous que vous pouvez faire concurrence, par exemple, aux éleveurs de porcs de l'Ontario ou du Québec ou de l'Est du Canada.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Larson.

M. Larson: Eh bien pour faire une comparaison de ce genre il faut tenir compte du fait que même si nous ne vendons pas une livre de viande à l'Ontario, notre marché de la Saskatchewan se fonde sur le marché de l'Ontario moins un montant qui, en principe, devrait représenter le coût du transport de la viande jusque là-bas.

Cependant, nous constatons qu'il arrive souvent que l'écart est beaucoup plus important et que les éleveurs de Toronto ou de Québec obtiennent un meilleur prix sur le marché. Il y a une différence appréciable parfois d'environ \$5 les cent livres. Par conséquent, si on fait une comparaison, il faut tenir compte du fait que les prix du marché sont beaucoup plus élevés là-bas qu'ici.

Je dirais que pour être concurrentiels, pour ce qui est de produire de la viande de porc pour le même coût, nous avons peut-être été avantagé il y a 10 ans. Cet avantage a rapidement diminué et nous en sommes arrivés, ces derniers temps, au point où nos coûts de production ne nous avantagent pas du tout.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Gustafson.

Mr. Gustafson: Merci monsieur le président.

Le président suppléant (M. Neil): Merci monsieur Gustafson.

Monsieur Dion, dix minutes.

M. Dion: Thank you, Mr. Chairman.

My question is directed to Mr. Larson. I am a member of Parliament for the Quebec City area, and, therefore, from the Province of Quebec. You must have followed all the discussion which took place in Quebec, most of all about off-land production, and the raising of pigs. You are doubtless aware of the fact that Quebec, over the past few years, has greatly increased its pork production, and people are very uneasy, especially since Mr. Pepin made his first proposal in relation to the Gilson Report, when it was a question of paying subsidies to producers. In your opinion, having experienced, as you indicate in your report which mentions production from 1971

[Text]

dis-je, est-ce que les craintes des producteurs du Québec sont justifiées lorsqu'on dit que le paiement sera fait aux producteurs et à la superficie, concernant la production de l'orge? C'est ma première question.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Larson.

Mr. Larson: I think it is logical that the Quebec producer would be concerned. However, my feeling is that this whole Crow rate debate has been far more emotional than it needed to be, and that the concerns that were being expressed in the Province of Quebec were not justified, because we are really servicing two different markets.

• 2110

If you look at the market potential that we have, the United States Pacific northwest is probably our closest market. But if you look at an area where we may be competing, it would be the Japanese market. We both have shipped hogs or pork to Japan. Currently Japan's imports come 30% from Canada, quite a significant amount. I would guess that probably half to two-thirds of the pork going to Japan from Canada comes from the Province of Quebec.

One advantage that they have in being able to do that is the fact that they have a very highly efficient packing industry in Quebec. The other advantage is that their meat is within a stone's throw, so to speak, of the Port of Montreal. So right away they are on cheap water rates, whereas we have to ship our hogs or our pork meat 1,200 miles before we can enjoy equivalent rates in trying to compete in Japan, for example.

I would say, to answer your question directly, that the logical conclusion is that we would have a tremendous advantage by receiving such a payment. But the truth of the matter is that that benefit would accrue to those producers who happen to be lucky enough to have a large land base in order to collect that acreage payment. On an industry basis, I think the concern was exaggerated beyond what was reasonable.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Dion.

M. Dion: Monsieur Larson, une deuxième question: en 1971, dans votre rapport, vous dites que la production était d'environ 1,250,000 têtes en Saskatchewan et en 1982, on est rendu à tout près de 600,000. En 1971, j'aimerais savoir où étaient écoulés ces porcs.., ou cette viande, et en pourcentage? Dans l'Est, dans l'Ouest ou à l'exportation?

Mr. Larson: I will let Mr. Morris answer that question. He is much older in the organization than I am.

Mr. Morris: In 1971, there was still a sizeable market in eastern Canada for western Canadian pork, and there was a sizeable movement of pork meat from western Canada—not just Saskatchewan, but all of western Canada—to Ontario and Quebec and the Maritimes. That market really disappeared about 1974.

[Translation]

to 1982 . . . and, I repeat, according to you, are these fears on the part of Quebec producers justified when they say that payment will be made to producers and according to the acreage, as regards the production of barley? That is my first question.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Larson.

M. Larson: Il est logique, je pense, que les producteurs du Québec s'inquiètent. Cependant, je pense que tout ce débat entourant le tarif du Nid-de-Corbeau a soulevé inutilement beaucoup de passion et que les inquiétudes exprimées dans la province de Québec n'étaient pas justifiées, parce que les marchés que nous desservons sont réellement différents.

Pour ce qui est de nos marchés éventuels, je pense que le Nord-Ouest Pacifique des États-Unis est probablement le plus près de nous. Quant à ceux où nous pourrions faire concurrence, ce serait le marché japonais. Nous avons tous deux expédié du porcs au Japon. Les importations du Japon proviennent actuellement à 30 p. 100 du Canada, ce qui est appréciable. Je dirais que probablement près de la moitié aux deux tiers du porc que le Canada vend au Japon vient de la province de Québec.

Si les éleveurs du Québec ont pu autant exporter c'est parce qu'ils ont un secteur de préparation très efficace. Ils ont aussi l'avantage d'être très près du port de Montréal. Ils bénéficient donc tout de suite de tarifs de transport maritime très avantageux tandis que nous devons expédier nos porcs ou notre viande de porc sur une distance de 1,200 milles avant de pouvoir bénéficier de tarifs de transport équivalents, si nous voulons faire concurrence sur le marché japonais, par exemple.

Pour répondre à votre question directement, je dirais que logiquement nous serions considérablement avantagés si nous recevions un tel paiement. Cependant, il se trouve en réalité que cette subvention profiterait surtout aux éleveurs qui ont la chance d'avoir une grande terre ce qui leur permettrait de toucher ce versement dont le montant est établi en fonction de la superficie. Du point de vue de l'industrie, je pense que les craintes ont été exagérées, plus que de raison.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Dion.

M. Dion: Mr. Larson, an additional question. In 1971, in your report, you state that production was about 1,250,000 head in Saskatchewan and in 1982, production was down to around 600,000 head. In 1971, I would like to know where these pigs . . . or this meat, was sold, and what was the percentage? For the East, in the West or for export?

Mr. Larson: Je vais laisser M. Morris répondre à cette question. Il fait partie de l'organisme depuis bien plus longtemps que moi.

M. Morris: En 1971, il y avait encore un marché appréciable dans l'Est du Canada pour le porc de l'Ouest, et une quantité appréciable de viande de l'Ouest, non seulement de la Saskatchewan mais de tout l'Ouest, était transportée vers l'Ontario, le Québec et les Maritimes. Ce marché a vraiment disparu vers 1974.

[Texte]

The other major market in 1971 was Japan, and there was some surplus. The year 1971 was one of the first big years of the meat trade movement to Japan. The other market that absorbed some of it was the U.S. Back then, if you can remember that far back, there were people in this part of Canada who dreamed about developing the Pacific northwest market for Canadian, or western Canadian, pork meat; but it remained a dream.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Dion.

M. Dion: Une autre question: cela concerne votre rapport aussi, où vous dites que vous favorisez le libre choix. Selon vous, est-ce que cela revient ou est-ce que cela s'approche un peu de la proposition Gilson ou de l'énoncé de politique de M. Pepin au mois de février auxquels la Coalition et le Québec s'opposaient fermement surtout concernant l'élevage du porc, du boeuf, du poulet, etc.?

Alors pour répéter ma question, est-ce que le libre choix revient en fin de compte, comme on dit au Québec, «par la porte d'en arrière», à déguiser un paiement aux producteurs et à la superficie, ce qui favoriserait, selon nous, l'élevage du porc ou d'autres productions?

The Acting Chairman (Mr. Neil): Mr. Larson.

M. Larson: I am not sure. I thought I covered that point, in that while we say that we marginally support the freedom of choice option because it is an attempt to redress this inequity that we see because of inflation, the fact of the matter is that the grain producers in Saskatchewan, for sure, to a very large extent—possibly a lesser extent in the other two neighbouring provinces—will deliver their grain to the commercial system and draw down their Crow benefit by their deliveries. So it will not affect the feed grain pricing mechanism. Those producers who do have a hog operation on a large land base will benefit, however, because they can then apply their share of the Crow benefit to offsetting their transport costs.

But in reality, the industry, as our tables pointed out, has gone towards a high degree of specialization. As this trend continues, there will not be very many hog production units that have the benefit—under that particular option, would not have that benefit available to them, in our view. Therefore, we do not see that it would dramatically affect hog production.

In our view, the inequity in the pricing system has to be addressed by a commitment of the grain producer himself, whereby he recognizes that we in the local prairie basin are the single most significant market for their feed grains.

Le président suppléant (M. Neil): Dernière question.

M. Dion: Ma dernière question: je vais vous demander de faire vos commentaires sur un rapport qui a été déposé par la Coalition du Québec qui s'opposait au paiement à la superficie, au paiement, même à 50-50, mais qui favorisait le paiement aux chemins de fer. Et dans ce rapport ici on dit qu'au Québec on paie la tonne métrique d'orge 131 dollars, et cela c'est le prix à Montréal, comparativement à 78.85 dollars dans les

[Traduction]

L'autre marché important en 1971 était le Japon; il y avait des surplus. L'année 1971 a été la première des bonnes années d'exportation de viande au Japon. L'autre marché qui en a absorbé une partie est celui des États-Unis. A cette époque, vous pouvez remonter aussi loin, il y avait des gens dans cette partie du Canada qui rêvaient de faire pénétrer la viande de porc canadien, de porc de l'Ouest dans le marché du Nord-Ouest américain de la côte du Pacifique, mais ce rêve ne s'est jamais réalisé.

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Dion.

M. Dion: Another question. This one has to do with your report as well, where you state that you are in favour of free choice. In your opinion, does this come back to, or does it approach slightly the Gilson proposition or Mr. Pepin's policy statement made during the month of February, both of which were firmly opposed by the Coalition and Quebec, mainly as regards the raising of pigs, cattle, chicken and so forth?

Now, to repeat my question, is it, when all is said and done, a matter of free choice, as people say in Quebec, "by the back door", to disguise a payment to the producers and based on the acreage; which would encourage, in our opinion, the raising of pigs or the raising of other animals?

Le président suppléant (M. Neil): Monsieur Larson.

M. Larson: Je n'en suis pas certain. Je pensais avoir abordé cette question en ce sens que lorsque nous disons que nous sommes plutôt en faveur du libre choix qui vise à corriger cette inégalité qui nous semble due à l'inflation, il est certain que bien des céréaliculteurs de la Saskatchewan et des deux autres provinces voisines livreront leur grain au système commercial et déduiront le coût de leur livraison de la subvention du Nid-de-Corbeau. Cela n'aura donc pas d'incidence sur le mécanisme d'établissement du prix du grain de provende. Les producteurs qui n'élèvent pas de porc sur une grande superficie seront toutefois avantagés parce qu'ils pourront alors utiliser leur part de la subvention du Nid-de-Corbeau pour réduire leurs frais de transport.

Mais comme nos tableaux l'indiquent, le secteur s'est, en fait hautement spécialisé. Si cette tendance se maintient, il n'y aura pas beaucoup d'éleveurs qui pourront profiter de la subvention, si on procéda de cette façon, à notre avis. Nous n'estimons donc pas que cela aurait un effet spectaculaire sur l'élevage du porc.

A notre point de vue, l'aspect injuste du régime de l'établissement du prix est un problème que le céréaliculteur, lui-même, devrait essayer de régler, car il devrait se rendre compte que dans le bassin des Prairies nous constituons son meilleur marché de grains de provende.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Final question.

M. Dion: My final question. I am going to ask that you make your comments regarding a report tabled by the Coalition du Québec in which they stated their opposition to payments made according to acreage, and to payments, even on a 50:50 basis, but in which they stated their approval of payments to the railways. And in this report here, they state that, in Quebec, the price of a metric tonne of barley is \$131,

[Text]

Prairies. Alors, ce que les producteurs et la Coalition nous disent: on paie déjà plus cher la tonne, tout près de 50 dollars plus cher présentement, et on réussit à avoir des marchés... Et on se demande pourquoi les gens de l'Ouest ici... C'est un prix fourni par l'Office des provendes du Canada... Pourquoi ces gens-là se plaignent ou nous disent qu'ils ne sont pas capables de faire l'élevage de porc, alors que cela leur coûte \$78.85 la tonne? Quels sont vos commentaires là-dessus?

Mr. Larson: Well, I think I alluded to it earlier, in that looking at so-called comparative advantage you have to recognize other market forces that are in the process as well. One of them is the differential in the market returns that the producer receives. Certainly we are at a disadvantage in that respect, and insofar as servicing any potential export markets that we may be competing in is concerned, we are at a disadvantage in that we do not have access to water rates.

So my overall observation is that while at one time, before inflation really began to set in, we could live with any hurt that was brought about by the effect of the Crow rate on the pricing of grains, with the rapid escalation of inflation we see a fixed rate for grain and we do not see a fixed rate for our transportation costs.

I hope that answers your question.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Thank you, Mr. Dion.

Madame Côté, une question supplémentaire.

• 2120

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'une courte question au sujet de la fluctuation dans la production de porc au cours des années 1971 à 1982.

Au cours de la période de 1975 à 1979, ou même 1980, il semblerait que le prix international des céréales ait fortement influencé la production du porc en Saskatchewan. Il appert même que plusieurs de vos producteurs auraient abandonné cette production pour augmenter leur production de céréales. Ai-je raison de penser ainsi?

Mr. Larson: Yes, I think you are essentially correct in that analysis; during that period of time there was sufficient incentive in the export grain market and those producers who had been using hog production as a means of moving their grain, at that point in time, abandoned the industry.

Mrs. Coté: Okay.

The Acting Chairman (Mr. Neil): Thank you.

Mr. Althouse; 10 minutes.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. Maybe I can get some clarification from you. I will start out by trying to deal with questions which relate to Bill C-155, but there are quite a few items of this brief dealing with grain marketing policy. Are we going to have questions on that, or is that beyond the scope of this committee?

[Translation]

with this being the price at Montreal, in comparison with a price of \$78.85 in the Prairies. Now, the Coalition and the producers are telling us that they are already paying more per tonne, almost fifty dollars more per tonne at the present time, and they can find markets... And people are asking why people from the West here... This is a price set by the Livestock Feed Board of Canada... Why are these people complaining or telling us that they cannot raise pigs, while this is costing them \$78.85 per metric tonne all along? What do you have to say about this?

M. Larson: Eh bien, je pense y avoir déjà fait allusion au début quand j'ai mentionné qu'en comparant les avantages, il faut tenir compte des autres forces du marché qui s'exercent également. L'une d'elles est la différence de prix que l'éleveur obtient du marché. Il est certain que nous sommes désavantagés à cet égard ainsi que pour ce qui est des marchés d'exportation éventuels où nous pouvons être en concurrence, nous sommes désavantagés parce que nous ne pouvons profiter du transport maritime à bon marché.

Je remarque donc globalement qu'à une époque, avant que l'inflation ne soit vraiment devenue un problème, nous pouvions vivre en dépit de l'incidence du tarif du Nid-de-Corbeau sur les grains, mais avec la hausse rapide du taux d'inflation, nous nous retrouvons dans une situation où le tarif du transport du grain est fixe alors que nos frais de transport ne le sont pas.

J'espère que cela répond à votre question?

Le président suppléant (M. Neil): Merci, monsieur Dion.

Mrs. Côté an additional question.

Mrs. Côté: Thank you Mr. Chairman.

I have only a short question regarding the fluctuation in pork production during the years 1971 to 1982.

During the 1975 to 1979 period, or even up to 1980, it appears that international grain prices had a strong influence on pork production in Saskatchewan. It even appears that a number of your producers discontinued this production to increase their production of grain. Am I correct in believing so?

M. Larson: Oui, je pense que cette analyse est exacte pour l'essentiel, le marché du grain d'exportation était assez intéressant à cette époque et les céréaliculteurs qui se servaient de l'élevage du porc comme moyen d'écouler leur grain ont alors abandonné cet élevage.

Mme Côté: Très bien.

Le président suppléant (M. Neil): Merci.

Monsieur Althouse, 10 minutes.

Mr. Althouse: Merci, monsieur le président. Vous pourriez peut-être me donner certains éclaircissements. Je vais commencer par des questions concernant le projet de loi C-155, mais il n'y a vraiment que très peu de points dans ce mémoire qui portent sur la politique de commercialisation du grain.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Neil): I am sorry, Mr. Althouse, I was doing some paperwork here. Would you repeat your question, please.

Mr. Althouse: Yes. My question is that I have a number of questions on this brief that deal directly with Bill C-155, but there is quite a lot of this brief that deals with Canadian feed grain policy, which strictly is not part of this particular committee's work. I am just wondering if we can fill up some of the time with that or not.

The Acting Chairman (Mr. Neil): It is your 10 minutes.

Mr. Althouse: Okay. The other chairman was always saying it had to relate to the bill.

The Acting Chairman (Mr. Neil): I am a little bit easier to get along with.

Mr. Althouse: The Hall commission, Mr. Larson, had recommended that both livestock and livestock-products rates be at a Crow-equivalent or some sort of equivalent level, so that there would be no possibility of discrimination between one and the other. Would that kind of recommendation do away with the so-called hurt? Would that be acceptable to your industry?

Mr. Larson: I think it would address it, in the sense that it would provide some equity in moving the finished product versus the raw product in grain. However, as I have mentioned, the reality is that our product is not moved by rail; so under the current proposed legislation, that sort of an answer would not really solve the problem, seeing that the bill relates to rail transportation and not truck transportation.

Mr. Althouse: So your product then moves by truck, whether the truck rate is very relevant to the rail rate or the air rate or whatever? Is that the case?

Mr. Larson: That is correct.

Mr. Althouse: Concerning rates of product, you mentioned rates from Montreal to Japan versus Saskatchewan to Japan. Are the Montreal to Japan rates cheaper than Saskatoon to Japan rates in all categories or in only some classes of pork?

Mr. Larson: I cannot say for all types of meat, but I know with frozen pork the ocean freight rates from Montreal and Vancouver are identical. So sitting here in Saskatchewan, where we are landlocked, we have about a 3¢ a pound disadvantage.

Mr. Althouse: I see. So there is some justification for a Crow rate on pork, then, is there? Are the air rates competitive? Or is air no longer used to transfer fresh pork? Has that market disappeared?

[Traduction]

Allons-nous poser des questions là-dessus ou est-ce que cela dépasse le mandat du Comité?

Le président suppléant (M. Neil): Je m'excuse, monsieur Althouse, je m'occupais de mes papiers. Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Althouse: Oui. Je remarque que bien des points de ce mémoire visent directement le projet de loi C-155, mais qu'il y en a d'autres qui visent la politique canadienne des grains de provende, ce qui à strictement parler ne fait pas partie du mandat de notre Comité. Je me demandais seulement si nous pouvons ou non consacrer un certain temps à ces questions.

Le président suppléant (M. Neil): Vous utilisez vos 10 minutes comme vous voulez.

M. Althouse: Très bien. L'autre président disait toujours qu'il fallait que les questions se rapportent au projet de loi.

Le président suppléant (M. Neil): Je suis un peu plus facile à vivre.

M. Althouse: La Commission Hall, M. Larson a recommandé que les tarifs s'appliquant au bétail et aux produits de l'élevage soient fixés à un taux équivalent à celui du Nid-de-Corbeau ou un genre de niveau équivalent pour qu'il n'y ait pas de discrimination possible entre l'un et l'autre. Est-ce que ce genre de recommandations redresserait les torts? Votre secteur trouverait-il cela acceptable?

M. Larson: Je pense que cela réglerait le problème en ce sens qu'il y aurait une certaine justice entre les coûts de transport des produits finis et celui des produits bruts. Cependant, comme je l'ai mentionné, il se trouve en fait que notre produit n'est pas transporté par rail. Par conséquent, compte tenu du projet de loi, cette solution ne réglerait pas vraiment le problème étant donné que le projet de loi vise le transport ferroviaire et non par camion.

M. Althouse: Votre produit est donc transporté par camion, quels que soient les tarifs par rapport à ceux du train, de l'avion ou de quoi que ce soit. Est-ce exact?

M. Larson: C'est exact.

M. Althouse: À propos des tarifs de transport variant avec le produit, vous avez mentionné les tarifs qui s'appliquaient aux transports entre Montréal et le Japon par rapport à celui entre la Saskatchewan et le Japon. Le transport entre Montréal et le Japon coûte-t-il meilleur marché que celui entre Saskatoon et le Japon pour toutes les catégories de port ou seulement pour certaines classes?

M. Larson: Je ne peux pas dire pour tous les genres de viande, mais je sais que dans le cas du porc gelé, le coût du transport maritime est identique que l'on parte de Montréal ou de Vancouver. En étant ici en Saskatchewan, à l'intérieur des terres, nous sommes désavantagés d'environ 3¢ la livre.

M. Althouse: Je vois. Un tarif du Nid-de-Corbeau s'appliquant au porc serait donc justifié, dans une certaine mesure, n'est-ce pas? Les tarifs aériens sont-ils compétitifs? Ou peut-être ne transporte-t-on plus de viande fraîche de porc par avion? Ce marché est-il disparu?

[Text]

Mr. Morris: To the best of my knowledge, the air movement of meat is pretty much restricted to horse meat going to Europe, where it demands the product. I have not heard much about air movement to Japan, other than about the experimentation which went on in the early 1970s.

Mr. Althouse: Thank you. In looking at the parts in Bill C-155, has there been an analysis made by the Hog Marketing Commission as to whether the current bill before us, with the last amendments proposed by Mr. Pepin, is preferable to the status quo? What is the opinion of the Hog Marketing Commission? Do they have a policy preference?

Mr. Larson: No, not specifically. As I stated, we have not really had an opportunity or mechanism to develop such a policy, although I would say that our purpose here this evening is to try to bring to the committee's attention that there is a Crow hurt. Most people and most organizations that I am aware of recognize that as a fact. The problem has been that there has been no solution to the problem. So we see the continued subsidization of grain transport as continuing to compound the problem.

Mr. Althouse: I see. One of the recommendations or proposals that you have concerning a new feed-grain sales method, in which you propose that the Canadian Wheat Board become more active in domestic feed-grain sales through the local elevators, as I understand it, would include what I suppose would be almost a guesstimate of a flat price for a whole year. Is that what you mean by a flat-price mechanism? How often do you see this flat price being adjusted by the Canadian Wheat Board?

Mr. Larson: We have to admit that we have not done a lot of work in that area, but we do know the Canadian Wheat Board has done that in the past, when they had sole jurisdiction over the marketing of feed grain. So we do not see that it would be too hard to work out.

Mr. Althouse: Also, you work in some form of prairie corn-competitive umbrella, I suppose. In your brief you suggest that would be priced out of Thunder Bay. Is that the most practical point given that, when corn does come in, it comes in from North Dakota across the border? Would not a border point or some point close to the border be more appropriate?

Mr. Larson: In this situation, we are referring specifically to the current feed-grain marketing policy and the corn-competitive formula which is being used, which is a basis of Thunder Bay backed off by the Crow rate, plus handling charges.

Mr. Althouse: Okay. Do you just carry the corn-competitive formula west, instead of having it apply only to eastern . . .

Mr. Larson: No. It currently applies to western Canada as well.

[Translation]

M. Morris: Pour autant que je sache, le transport de viande par avion se limite à peu près à la viande de cheval exportée en Europe où il existe une demande. Je n'ai pas beaucoup entendu parler de transport aérien vers le Japon, sinon des expériences qu'on a faites au début des années 70.

M. Althouse: Merci. Pour en revenir aux parties du projet de loi C-155, la Commission de commercialisation du porc a-t-elle faite une analyse pour déterminer si le projet que nous étudions, avec les derniers amendements proposés par M. Pepin, est préférable au statu quo? Quelle est l'opinion de la Commission de commercialisation du porc? A-t-elle une politique préférée?

M. Larson: Non, pas particulièrement. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas vraiment eu l'occasion ou les moyens d'élaborer une telle politique, mais je dirais toutefois que nous sommes venus ici ce soir pour essayer d'attirer l'attention du Comité sur le fait que le tarif du Nid-de-Corbeau nuit à quelqu'un. La plupart des gens et des organismes que je connais le reconnaissent. C'est un problème auquel on n'a pas apporté de solution. En continuant à verser des subventions aux transports du grain, on continue à l'aggraver.

M. Althouse: Je vois. Une des recommandations et des propositions que vous avez faites au sujet d'une nouvelle méthode de vente du grain de provende, celle où vous proposez que la Commission canadienne du blé s'engage davantage dans la vente du grain de provende par l'entremise des élévateurs locaux, si j'ai bien compris, comprendrait l'établissement d'un prix uniforme qui serait très approximatif, pour toute une année. Est-ce cela que vous voulez dire quand vous parlez d'un mécanisme de prix uniforme? Combien de fois pensez-vous que ce prix uniforme devrait être rajusté par la Commission canadienne du blé?

M. Larson: Nous devons admettre que nous n'avons pas fait beaucoup de travail dans ce domaine, mais nous savons que la Commission canadienne du blé l'a fait dans le passé, quand toute la commercialisation du grain de provende en relevait. Nous ne prévoyons donc pas que ce sera trop difficile à organiser.

M. Althouse: Vous travaillez aussi je suppose à élaborer une genre de prix global qui serait compétitif à celui du maïs, dans les Prairies. Vous suggérez dans votre mémoire d'établir ce prix en fonction de celui de Thunder Bay. Est-ce là le meilleur point se trouvant sur la frontière ou près de cette dernière?

M. Larson: Dans ce cas, nous voulons parler de la politique actuelle de commercialisation du grain de provende et de la formule utilisée pour rendre les prix compétitifs par rapport à celui du maïs, une formule qui prévoit le prix à Thunder Bay moins le tarif du Nid-de-Corbeau et les frais de manutention.

M. Althouse: Très bien. Vous contentez-vous de transposer à l'Ouest la formule d'établissement de prix compétitifs à celui du maïs au lieu de l'appliquer uniquement à l'est . . .

M. Larson: Non. Il s'applique actuellement à l'Ouest également.

[Texte]

Mr. Althouse: You can buy grain out of the elevator now at a corn-competitive price?

Mr. Larson: At a corn-competitive price, basis Thunder Bay backed off by handling charges and the Crow rate.

Mr. Althouse: There was some complaint in your brief about that handling charge which—I do not have the page exactly, but you were complaining that it was different. One of the handling charges, the outloading charge, did not seem to be fair, according to the way you presented it. Would you give an explanation of what happens there with the \$7.46 a tonne for barley versus \$12.46 per tonne for non-board barley? How does that discriminate against the Canadian Wheat Board or domestic market grains? What problem is created for your people?

Mr. Morris: We have not received a good explanation on this, but it seems curious to us that grain, which is delivered to an elevator and is dumped out the spout into a car, has the first tariff applied to it; yet grain that enters the same elevator and is dumped back out into a farmer's truck has the second one applied to it. We do not have a good explanation for that.

Mr. Althouse: So there are a lot of feed-grain policy decisions which have to be made? Do you think these should be made before the Crow rate is dealt with; immediately after; or in conjunction with? Is there a preference in the methodology of handing these, what are now considered to be, two separate items . . . in the way the government has proposed to put them before us?

• 2130

Mr. Larson: We always felt that the two were entwined and that the intended policy, as far as it affects the marketing of feed grain in Canada, should really have been addressed on February 1 past, at the same time that the intention for the change in transportation policy was announced. In that way the two debates could have been carried on in a parallel manner. Our fear is that the policy on marketing of feed grains in Canada is being held back, pending the solution to the transportation issue, in such a manner that if necessary it will be perceived that the feed grain policy can be used as a salve to offset any perceived disadvantages that other regions of the country may incur because of changes in transportation policy. So we feel they should have been dealt with together so that all the cards were on the table.

Mr. Althouse: Is it too late for expanded talks to take place now to try for a unified policy?

Mr. Larson: I do not know.

The Chairman: Next questioner.

M. Ostiguy: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Allez-y, monsieur Ostiguy, pour «une» question supplémentaire.

Mr. Ostiguy: Yes, one.

[Traduction]

M. Althouse: Vous pouvez maintenant acheter du grain à l'élévateur à un prix compétitif par rapport à celui du maïs?

M. Larson: À un prix compétitif à celui du maïs, établi sur celui de Thunder Bay moins les frais de manutention et le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Althouse: Vous vous plaignez dans votre mémoire des frais de manutention—je n'ai pas la page, mais vous vous plaignez de ce qu'ils soient différents. L'un des frais de manutention, les frais de chargement ne semblent pas équitables de la façon dont vous l'avez présenté. Pourriez-vous nous dire ce qui se passe à propos de ces frais de \$7.46 la tonne et de \$12.46 la tonne d'orge ne relevant pas de la Commission? Comment cela est-il discriminatoire à l'endroit de la Commission canadienne du blé ou du marché intérieur des grains? Quel problème cela pose-t-il pour vos membres?

M. Morris: On ne nous a pas donné d'explication valable, mais nous trouvons curieux que le grain livré à un élévateur et versé dans un wagon soit manutentionné au premier tarif; alors que le grain qui arrive dans le même élévateur et est ensuite déversé dans le camion d'un agriculteur le soit à un autre prix. On ne nous a pas donné de bonnes explications.

M. Althouse: Il faudrait donc prendre un grand nombre de décisions relativement à la politique s'appliquant aux grains de provende? Pensez-vous qu'on devrait les prendre avant d'avoir réglé la question du tarif du Nid-de-Corbeau; tout de suite après ou en même temps? Avez-vous une façon de procéder préférée pour régler ces deux questions que l'on considère maintenant séparément—d'après la façon dont le gouvernement a proposé de nous les soumettre?

M. Larson: Nous avons toujours pensé que les deux étaient interrelées et que la politique voulue, dans la mesure où elle influe sur la commercialisation du grain de provende au Canada, aurait vraiment du être établie le 1 février dernier, au moment où l'on a annoncé qu'on avait l'intention de modifier la politique du transport. On aurait ainsi pu débattre les deux questions parallèlement. Nous craignons que si on attend de régler la question du transport avant d'établir la politique de la commercialisation des grains de provende au Canada c'est pour donner l'impression qu'on pourrait l'utiliser au besoin pour compenser tout désavantage que les modifications de la politique du transport pourraient sembler causer dans d'autres régions du pays. Nous pensons donc qu'on aurait dû les étudier ensemble pour que toutes les cartes soient sur la table.

M. Althouse: Est-il trop tard pour étendre la portée du débat afin d'essayer d'établir une politique unifiée?

M. Larson: Je ne sais pas.

Le président: Au suivant.

M. Ostiguy: May I ask one more question?

The Chairman: Go ahead, Mr. Ostiguy, with "one" more question.

M. Ostiguy: Oui, une seule.

[Text]

Tell me, the time you shipped hogs to Japan, did you use Montreal Harbour, New York Harbour, or Vancouver Harbour? And did you profit from the back-haul system at the same time?

Mr. Morris: Pork from western Canada is usually shipped through Vancouver. At times Seattle is used as an alternative. The ocean freight rate from Vancouver is set by the Pacific westbound conference, so we have no way of knowing whether those rates are set with the benefit of a back-haul or not.

Le président: Merci. Monsieur Tessier.

M. Tessier: Dans votre mémoire, vous dites que les producteurs qui produisaient plus de 1,000 porcs en 1978 représentaient un pourcentage de 28 p. 100 et qu'en 1982, ils en sont à 35.5 p. 100.

Comme vous le savez sans doute, au Québec, 15 p. 100 des producteurs de porcs produisent 85 p. 100 du porc. Pour ce qui est de l'autre groupe représenté par une majorité de producteurs, c'est-à-dire l'U.P.A., 85 p. 100 de ces producteurs ne produisent que 15 p. 100 de la production au Québec. Donc, c'est le phénomène de l'intégration. Ici, dans votre province, cette méthode par l'intégration est-elle déjà avancée et promet-elle de devenir la façon de produire beaucoup de porcs avec très peu de ressources humaines?

The Chairman: Mr. Larson.

Mr. Larson: I hope I have interpreted the question right. I think you are asking if vertical integration is being used in Saskatchewan as a means to expand hog production. The answer is no. There have been a few attempts by a few companies that merchandise their breeding stock to utilize that type of a system, but production through an integrated process is virtually negligible in Saskatchewan.

The production that is coming from units that produce 1,000 hogs or more is family-owned operations. They have found that one of the mechanisms through which they can enter agriculture production is a hog operation, because it lends itself more to recapitalization than does a grain farm.

Le président: Monsieur Tessier.

M. Tessier: Une simple remarque en terminant.

Au Québec, les producteurs ne craignent pas tellement la compétition par les producteurs eux-mêmes, mais plutôt celle utilisée par les compagnies qui favorisent l'intégration.

The Chairman: Mr. Larson.

Mr. Larson: No question.

The Chairman: No question. I was not listening, I am sorry.

Mr. Tessier: That was no question; it was an opinion.

The Chairman: Mr. McKnight, a short snapper.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I do not ask this to embarrass the witnesses; I know in their opening statement they said they were the only people from the hog industry who were available to make a presentation.

[Translation]

Dites-moi, quand vous avez expédié des porcs au Japon l'avez-vous fait à partir du port de Montréal, de celui de New York ou de celui de Vancouver? Avez-vous bénéficié du système de transport au retour?

M. Morris: Le porc de l'Ouest est ordinairement expédié par Vancouver. On ne remplace parfois pas celui de Seattle. Le tarif du transport maritime à partir de Vancouver est établi par la conférence du Pacifique vers l'Ouest ce qui fait que nous n'avons aucun moyen de savoir si ces tarifs sont établis avec l'avantage du transport de retour ou non.

The Chairman: Thank you, Mr. Tessier.

M. Tessier: In your presentation, you state that producers who raised more than 1,000 head of swine in 1978 represented 28% of the total, and that, in 1982, 35.5% of producers fell into this category.

As you doubtless know, in Quebec, 15% of hog producers produce 85% of the total production. As for the other group, represented by a majority of producers, that is, the UPA, 85% of those producers produce only 15% of all hog production in Quebec. Now this is the integration phenomenon. Here, in your province, this integrational method—is it already well implanted and does it promise to become a way of raising large numbers of hogs with very little input of human resources?

Le président: Monsieur Larson.

M. Larson: J'espère avoir bien interprété la question. Je pense que vous demandez si on se sert de l'intégration verticale en Saskatchewan comme moyen d'accroître la production des porcs. La réponse est non. Quelques sociétés qui commercialisent leurs reproducteurs ont fait quelques tentatives d'utiliser ce genre de système, mais la production par une méthode intégrée est à toutes fins pratiques négligeable en Saskatchewan.

La production provenant d'unités de 1,000 porcs ou plus provient d'exploitations familiales. Certains ont trouvé que l'élevage du porc était un moyen permettant de se lancer dans la production agricole, parce que c'est un genre d'exploitation qui se prête mieux à la recapitalisation que la culture du grain.

The Chairman: Mr. Tessier.

M. Tessier: Just a remark in closing.

In Quebec, the producers are not afraid of competition by the producers themselves so much as they are afraid of competition used by the companies which are in favour of integration.

Le président: Monsieur Larson.

M. Larson: Il n'y a pas de question.

Le président: Pas de question. Je n'écoutais pas, je m'excuse.

M. Tessier: Ce n'était pas une question, c'était une opinion.

Le président: Monsieur McKnight, une très courte.

Mr. McKnight: Monsieur le président, je ne pose pas cette question pour embarrasser les témoins. Je sais qu'ils ont dit dans leur introduction qu'ils étaient les seuls du secteur de l'élevage du porc à pouvoir présenter un exposé.

[Texte]

Would I be correct in assuming that you are a bit uncomfortable about your status, or am I wrong in thinking that there could be a change in the Hog Marketing Commission?

Mr. Larson: Yes, your assumption is correct. We are not uncomfortable as of next spring, because producers have recently voted overwhelmingly in favour of the type of structure that would allow us to become more involved in the policy development area.

Mr. McKnight: With the new structure you would be able to say that you do fully represent commercial hog production in Saskatchewan?

Mr. Larson: I think that is a fair assumption.

Mr. McKnight: Just as a point of information, as someone who grows barley and used to feed barley, I wondered why your industry would want a corn-competitive formula, which is an external price-setting mechanism, rather than an internal price-setting mechanism to price your feed grains.

Mr. Larson: I will let Laverne answer that; he is quite involved in it.

The Chairman: Mr. Voldeng.

Mr. Laverne Voldeng (Vice-Chairman, Saskatchewan Hog Marketing Commission): Our position on the corn-competitive pricing structure—if you check in our brief, there are times that the availability of feed grains in western Canada becomes virtually zero, either through the board at the export price or particularly at the open market or some element of the open market, and it is virtually nonexistent through farm-to-farm sales. At these points in time, the only way we can effectively access feed grains for our industry is through being able to access it from the elevator via the corn-competitive structure. Our concern on the corn-competitive structure is not so much the pricing mechanism as the assurance of availability in times of short supply.

Mr. McKnight: Did I understand you correctly that there are times that barley is not available to hog producers in western Canada, but the Canadian Wheat Board, as I understand it, is required by law to make provisions for barley to the Canadian Livestock Feed Board?

Mr. Voldeng: If my understanding is correct, the Canadian Wheat Board is required by law to make provisions for the livestock industry in eastern Canada, not in the west.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hovdebo, briefly please, because we have other witnesses waiting.

Mr. Hovdebo: Thank you very much, Mr. Chairman.

The first question I have is a question of clarification. Why is the market price based in Toronto rather than the other way around?

[Traduction]

A-t-on raison de supposer que vous êtes un peu mal à l'aise au sujet de votre statut ou est-ce que je me trompe en disant que la Commission de commercialisation du porc peut changer?

M. Larson: Oui, c'est exact. Nous ne sommes plus mal à l'aise depuis le printemps dernier, parce que les producteurs viennent de voter par une majorité écrasante en faveur du genre de structure qui nous permettrait de participer davantage à l'élaboration de politiques.

M. McKnight: La nouvelle structure vous permettrait de dire que vous représentez entièrement la production commerciale du porc en Saskatchewan.

M. Larson: Je pense que c'est assez probable.

M. McKnight: À titre d'information seulement, de la part de quelqu'un qui cultive de l'orge et avait l'habitude de l'utiliser comme provende, je me demande si votre secteur voudrait d'une formule d'établissement d'un prix compétitif à celui du maïs, ce qui est un mécanisme d'établissement de prix externe, plutôt qu'interne, pour fixer le prix de vos grains de provende.

M. Larson: Je vais laisser Laverne répondre à cette question: il est très au courant de cela.

Le président: Monsieur Voldeng.

M. Laverne Voldeng (vice-président, Commission de commercialisation du porc de la Saskatchewan): Notre position sur une structure d'établissement de prix compétitifs par rapport à celui du maïs: si vous lisez notre mémoire, vous verrez que l'offre de grains de provende dans l'Ouest tombe parfois pratiquement à zéro, que ce soit par l'entremise de la Commission au prix d'exportation ou au prix du marché libre ou de certaines parties du marché libre et qu'il n'y a à peu près aucune vente d'une exploitation agricole à l'autre. À ces moments-là, le seul moyen dont nous disposons pour nous procurer des grains de provende est de nous adresser aux élévateurs par le biais de la structure d'établissement de prix compétitifs par rapport à celui du maïs. Ce qui nous intéresse dans cette structure ce n'est pas tellement le mécanisme d'établissement du prix que la certitude de pouvoir s'approvisionner en temps de pénurie.

M. McKnight: Ai-je bien compris que vous disiez qu'il arrive que les éleveurs de porc de l'Ouest ne puissent pas s'approvisionner en orge, mais que la Commission canadienne du blé, si j'ai bien compris, est tenue par la Loi de fournir de l'orge à l'Office des provendes du Canada?

M. Voldeng: Si j'ai bien compris, la Commission canadienne du blé est obligée par la loi de fournir l'élevage de l'est pas celui de l'Ouest.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hovdebo, soyez bref, s'il vous plaît, parce que d'autres témoins attendent.

M. Hovdebo: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais d'abord un éclaircissement. Pourquoi le prix du marché se fonde-t-il sur celui de Toronto et non dans l'autre sens?

[Text]

Mr. Morris: I presume you mean the price of hogs.

Mr. Hovdebo: Yes.

Mr. Morris: The reason the price of hogs is based in Toronto I think lies in two parts: one is tradition; the second is that the Ontario market for pork meat is roughly in balance. The number of hogs produced in Ontario is roughly equal to the number of people required to consume them.

Here in the west, we produce more pork than the people here can consume, as they do in Quebec. That is why Toronto seems to be the bellwether market; it is one that . . .

Mr. Hovdebo: So they are not trying to sell you any.

If the bill goes through and you have a reduced price—right now, for instance, it might be reduced to \$1 a bushel for barley—would that affect the trend to larger operations? Might you not have the smaller operations?

Mr. Larson: I was not clear on the dollar part.

Mr. Hovdebo: For instance, right now on the open market barley is selling at \$1.67; it was a week ago anyway, when I checked it. If Bill C-155 went through, the price would drop to approximately \$1 a bushel right now. That would mean the barley would be available for feeding at approximately \$1 or \$1.25 or \$1.50 a bushel. Would this not increase the number of people who would go into feeding and the number of operations you would have?

• 2140

Mr. Larson: No, I do not believe so, in that producers coming into the industry today are of a mind that they are going to make a commitment to the industry and stay with it for a large number of years. They want to use the hog operation as a means of capitalizing their way into agriculture production. So I do not believe it would be an incentive to—well, I take it you mean large companies or something of that nature.

Mr. Hovdebo: I am really talking about the number of producers. Would you not have an increase in the number of producers? Really there are two questions. If the price fell because of the passing of the bill, or if you had acreage payments on the passing of the bill, would that not have a tendency to increase the number of farmers who go into production of hogs? It is very easy to get into the production of hogs—you can do it this year and be in production next year. It is not like cattle.

Mr. Larson: No, I do not believe so, because that kind of scenario only develops in Saskatchewan when the grain producer does not have a way of merchandising his feed grain. If he is sincere, the committed hog producer makes a decision based on his ability, his knowledge of hog production and his commitment to the industry, as opposed to any particular type

[Translation]

M. Morris: Je suppose que vous voulez parler du prix du porc?

M. Hovdebo: Oui.

M. Morris: Le prix du porc est établi à Toronto pour deux raisons, je pense. La première est la tradition, la deuxième parce que le marché ontarien de la viande de porc est à peu près équilibré. La production de porc de l'Ontario est à peu près égale à sa consommation.

Ici dans l'Ouest, nous produisons plus de porc que la population n'en consomme, et il en est de même pour le Québec. C'est pour cela que l'on semble s'aligner sur le marché de Toronto; c'est celui qui . . .

M. Hovdebo: Ils n'essaient donc pas de vous en vendre.

Si le projet de loi était adopté et que vous bénéficiiez d'un prix réduit—dès maintenant, il pourrait être déruit à \$1 le boisseau dans le cas de l'orge — est-ce que cela aurait une incidence sur l'évolution vers de plus grandes unités de production? Ne pourriez-vous pas avoir de plus petites exploitations?

M. Larson: Je n'ai pas bien compris la partie où il était question de \$1.

M. Hovdebo: Par exemple, l'orge se vend actuellement sur le marché libre à \$1.67, c'était il y a une semaine en tout cas, quand j'ai vérifié. Si le projet de loi C-155 était adopté, le prix tomberait immédiatement à \$1 le boisseau. Cela veut dire que vous pourriez acheter de l'orge de provende à \$1, \$1.26 ou \$1.50 le boisseau. Ceci n'augmenterait-il pas le nombre de gens qui voudront faire de l'engraissement et le nombre d'exploitations?

M. Larson: Non, je ne le crois pas, parce que les producteurs qui se lancent dans l'industrie aujourd'hui pensent qu'ils prennent un engagement envers elle et qu'ils vont y demeurer pendant plusieurs années. Ils veulent utiliser l'exploitation porcine comme un moyen d'acquérir des capitaux dans la production agricole. Ainsi, je ne crois pas que cela serait un stimulant pour—je suppose que vous voulez dire de grandes compagnies ou quelque chose de ce genre.

M. Hovdebo: Je parle réellement du nombre de producteurs. N'aurez-vous pas une augmentation du nombre des producteurs? En réalité, il y a deux questions. Si le prix baissait à cause de l'adoption du bill, ou si vous aviez des paiements selon la superficie suite à l'adoption du bill, cela n'aurait-il pas tendance à augmenter le nombre de fermiers qui se lanceront dans la production porcine? Il est très facile de se mettre à la production porcine—you pouvez le faire cette année et produire dès l'année prochaine. Ce n'est pas comme avec les bovins.

M. Larson: Non, je ne le crois pas, parce que ce genre de scénario s'applique seulement à la Saskatchewan quand les producteurs de grains n'ont pas la possibilité de commercialiser leurs céréales fourragères. S'il est sincère, le producteur de porcs responsable prend une décision fondée sur ses aptitudes, ses connaissances de la production porcine et de son engage-

[Texte]

of pricing mechanism that might be in place. The difference is that those producers who make that commitment realize that in order to have access to markets for their product they have to be competitive in that market. The feed grain producer, we think, should recognize that is a very valuable market, the domestic market, and he should be willing to compensate or at least recognize that hurt is taking place.

The Chairman: Your final question, Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: If you get a thousand farmers with a couple of pigs each, you might have the same effect.

The final question. Do you think it is possible that if Bill C-155 is passed and the price of feed in western Canada is decreased substantially, say by 50¢ a bushel—do you think it is possible that grain will then start slipping into the United States and increase their production of hogs?

Mr. Larson: As I understand Bill C-155, it is essentially a mechanism to keep the Crow benefit in place as it is in perpetuity with an adjustment mechanism to recognize inflation on the cost of transportation. So in that sense I do not see that it would have any effect on the pricing of feed grain.

Mr. Hovdebo: What will happen is . . . for example, last week barley at Thunder Bay was being sold at \$1.67 on the open market. If Bill C-155 went into place, in another five years the price of barley would be \$1.67 less the rate, which would put it in Saskatchewan at approximately \$1.10. That means the barley would be available in Saskatchewan at \$1.10 if Bill C-155 went into place. What I am asking is, would that have a tendency to slip into the United States, because of its price, and increase the hog production there?

The Chairman: That is a speculative question. You answer it if you wish.

Mr. Larson: Mr. Chairman, I would like to try to answer it, anyway.

The Wheat Board, of course, has control, so in fact it could not move, because they would not allow it to move. Secondly, the point is that the street-price grain is a mechanism that is there but does not account for any volumes. Virtually all of our grain in Saskatchewan is based on Wheat Board opportunity, and any street-price available is usually in such small quantities—and that is one of the, I would say, misconceptions, that there are just heaps of this cheap street-price feed grain lying around. That certainly is not the case.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo.

I thank the witnesses for their appearance tonight.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, a point of clarification.

[Traduction]

ment envers l'industrie par opposition à tout type particulier de mécanisme des prix qui pourrait être en place. La différence est que ces producteurs qui prennent cet engagement réalisent que, afin d'avoir accès aux marchés pour écouler leurs produits, ils doivent être compétitifs sur ce marché. Le producteur de céréales fourragères pensons-nous, reconnaîtrait que le marché intérieur est un marché très avantageux, et il serait disposé à accepter un compromis ou au moins à reconnaître que le mal s'installe.

Le président: Votre dernière question, monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Si vous prenez un millier de fermiers avec une paire de porcs chacun, vous pourriez obtenir le même résultat.

Ma dernière question. Pensez-vous qu'il soit possible que, si le projet de loi C-155 est adopté et si le prix de l'engraissement dans l'Ouest canadien est considérablement diminué, disons de 50c. le boisseau, que ces grains commenceront alors à s'écouler vers les États-Unis et augmenteront leur production de porcs?

M. Larson: Tel que je comprends le projet de loi C-155 c'est essentiellement un mécanisme pour conserver le tarif du Nid-de-Corbeau tel qu'il est, à perpétuité, avec un mécanisme de rajustement pour tenir compte de l'inflation des coûts du transport. Ainsi, en ce sens, je ne pense pas que cela aurait un effet quelconque sur les prix des céréales fourragères.

M. Hovdebo: Qu'arrivera-t-il . . . par exemple, la semaine dernière à Thunder Bay, l'orge était vendu 1,67 dollar sur le marché libre. Si le projet de loi C-155 était en vigueur, dans encore cinq ans le prix de l'orge serait de s.67 dollars moins le tarif, ce qui le mettrait, en Saskatchewan, à environ 1.10 dollar. Cela signifie que l'orge serait sur le marché en Saskatchewan à 1.10 dollar si le projet de loi C-155 était en vigueur. Je pose donc la question: cela entraînerait-il, à cause de son prix, son écoulement vers les États-Unis et cela augmenterait-il la production porcine là-bas?

Le président: C'est une question spéculative. Vous y répondez si vous le désirez.

M. Larson: Monsieur le président, j'aimerais essayer d'y répondre, de toute façon.

La Commission canadienne du blé, bien sûr, exerce son contrôle, ainsi en fait les grains ne pourraient pas circuler parce qu'elle ne le leur aurait pas permis. En second lieu, les prix sur place sont un mécanisme qui existe mais qui n'intervient pas pour toutes les quantités. En fait, tous nos grains en Saskatchewan sont basés sur les offres de la Commission canadienne du blé , et tout prix surplace utilisable s'applique généralement aux petites quantités—et c'est là, dirais-je, l'un des malentendus, à savoir qu'il existe d'innombrables prix sur place des céréales fourragères à bon marché. Ce qui assurément n'est pas le cas.

Le président: Merci monsieur Hovdebo.

Je remercie les témoins pour leur présence ce soir.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, une précision.

[Text]

Could you define "street-price" grain, and what is "off-board" grain? Are they the same thing?

Mr. Larson: Essentially the same thing. The elevator companies use the term "street-price grain" to define the price they will sell off-board grain back out of the elevator system, and it is based on Thunder Bay cash prices and backed off by their presumed costs in storing until they can merchandize it.

The Chairman: Thank you, gentlemen. Thank you very much for your interest tonight and for your contribution to the committee.

Mr. Larson: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Could we hear from the Citizens of Spruce Home, the Towns of Shellbrook, Norquay, Pelly and Arran, the Town of Watrous, the Town of Blaine Lake, the Concerned Citizens of Notukeu Line, and the Kelliher, Leross, Lestock Joint Committee. Would the spokespersons for those committees come to the table, please?

Would you identify yourselves, please, and tell me who you represent?

Mr. Thaddeus P. Trefiak (Member, Kelliher, Leross, Lestock Joint Committee): Mr. Chairman, my name is Thaddeus Trefiak and I represent the Joint Committee of Kelliher, Leross, Lestock.

The Chairman: Do you have an opening statement, sir? Are you alone, or do you have somebody with you?

Mr. Trefiak: I am alone and I would prefer to read to my brief, if I could.

The Chairman: You have a brief.

Mr. Trefiak: Yes, I have a brief and it has been presented, twice.

An Hon. Member: We have it now, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. Proceed, please.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just before the gentlemen proceed, could we have the rest of the table introduced?

The Chairman: All right, if you prefer, yes. The next gentleman, please.

Mr. David Zbeetnoff (Delegate, Wheat Pools, The Norquay, Pelly and Arran Communities): I am David Zbeetnoff, representing the communities of Norquay, Pelly and Arran.

Mr. Barry Brown (Chairman, Concerned Citizens of Notukeu Line): Barry Brown, representing the Concerned Citizens of the Notukeu Line.

Mr. Allan Dolfer: (Concerned Citizens of the Notukeu Line): Allan Dolfer, also representing the Concerned Citizens of the Notukeu Line.

[Translation]

Pourriez-vous définir l'expression «grains prix sur place» et ce que vous entendez par grains «hors commission»? Est-ce la même chose?

M. Larson: Essentiellement la même chose. Les compagnies d'élévateurs utilisent l'expression «grains prix sur place» pour définir le prix auquel elles vendront les grains hors commission qui ne font pas partie du système d'élévateurs, et cela est basé sur les prix au comptant à Thunder Bay et déterminé par leurs coûts présumé d'entreposage jusqu'à ce qu'elles puissent les commercialiser.

Le président: Merci messieurs. Merci beaucoup pour votre attention ce soir et pour votre participation au Comité.

M. Larson: Merci, monsieur le président.

Le président: Pourrions-nous entendre les citoyens de Spruce Howe, les représentants des villes de Shellsbrook, Norquay, Pelly et Arran, de la ville de Watrous, de la ville de Blaine Lake, les citoyens inquiets de Notukeu Line, et le Comité mixte Kelliher, LeRoss, Lestock. Les portes-parole de ces comités pourraient-ils venir à la table du Comité s'il vous plaît.

Pourriez-vous vous nommer, s'il vous plaît, et me dire qui vous représentez.

M. Thaddeus P. Trefiak (membre du Comité mixte de Kelliher, LeRoss, Lestock): Monsieur le président, je m'appelle Thaddeus Trefiak et je représente le Comité mixte de Kelliner, LeRoss, Lestock.

Le président: Ave-vous une déclaration préliminaire à faire, monsieur? Êtes-vous seul, ou quelqu'un est il avec vous?

M. Trefiak: Je suis seul et je préférerais lire mon exposé, si je le pouvais.

Le président: Vous avez un exposé?

M. Trefiak: Oui, j'ai un exposé qui a été présenté deux fois.

Une voix: Nous l'avons, monsieur le président.

Le président: Très bien, poursuivez s'il vous plaît.

M. McKnight: Monsieur le président, avant que ce monsieur poursuive, le reste des personnes présentes à la table du Comité pourrait-il nous être présenté?

Le président: Très bien, si vous préférez oui. La prochaine personne s'il vous plaît.

M. David Zbeetnoff (délégué, Commission du blé, Collectivités de Norquay, Pelly et Arran): Je suis David Zbeetnoff et je représente la population de Norquay, Pelly et Arran.

M. Barry Brown (président, Comité des citoyens inquiets de Notukeu Line): Berry Brown, représentant du Comité des citoyens de Notukeu Line.

M. Allen Dolfer (représentant du Comité des citoyens inquiets de Notukeu Line): Allan Dolfer, également représentant des citoyens de Notukeu Line.

[Texte]

Mr. Clem Twarzinki (Spruce Home Concerned Citizens): Mr. Clem Twarzinki, from the Spruce Home area, also a member of the Spruce Home Concerned Citizens.

Mr. Brian Vickers (Spruce Home Concerned Citizens): Brian Vickers, representing the Spruce Home Concerned Citizens.

Mr. Ray Funk (Spruce Home Concerned Citizens): I am Ray Funk, also from the Spruce Home Concerned Citizens.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

M. Trefiak, would you like to read your brief, please?

M. Trefiak: Thank you, Mr. Chairman.

Members of the committee, ladies and gentlemen, we appreciate this opportunity to present our views on Bill C-155. The joint committee is comprised of members of interested groups and organizations in the area who are concerned for the survival of the family farm and the towns and villages that service the agricultural community. This committee represents virtually all of the people in and around these three Saskatchewan villages.

While we agree that the rail transportation system must be upgraded, we do not agree with the method of financing this upgrading as proposed under Bill C-155. Our major concerns are as follows. 1. The loss of a fixed rate for grain producers, thus increased costs to producers and lost dollars to communities. 2. No guarantee of equal rates for equal distance. Variable rates would lead to total branch-line abandonment and massive losses of rural towns and villages. 3. No guarantee that the Canadian Wheat Board powers will not be eroded. The Canadian Wheat Board's powers should be increased and expanded to include all major grains grown in Canada. 4. The idea that the Crow rate is hindering expansion in the livestock industry and secondary processing we feel is an overstated myth.

[Traduction]

M. Clem Twarzinki (Comité des citoyens inquiets de Spruce Home): M. Clem Twarzinski, de la région de Spruce Home, membre du Comité des citoyens inquiets de Spruce Home

M. Brian Vickers (Comité des citoyens inquiets de Spruce Home): Brian Vickers, représentant des citoyens inquiets de Spruce Home.

M. Ray Funk (Comité des citoyens inquiets de Spruce Home): Je suis Ray Funk, également membre du Comité des citoyens de Spruce Home.

Le président: Merci messieurs.

M. Trefiak, pourriez-vous lire votre exposé, s'il vous plaît.

M. Trefiak: Merci, monsieur le président.

Membres du Comité, mesdames et messieurs, nous sommes heureux de pouvoir présenter nos points de vue sur le projet de loi C-155. Le Comité mixte est composé de membres de groupes et d'organisations intéressés à la région et qui sont préoccupés de la survie de la ferme familiale et des villes et des villages au service de la communauté agricole. Ce Comité représente en fait tous les gens qui vivent dans et aux alentours de ces trois villages de la Saskatchewan.

Alors que nous sommes d'accord avec le fait que le système de transport par rail doit être revalorisé, nous n'acceptons pas le mode de financement de cette révalorisation tel que le prévoit le projet de loi C-155. Nos préoccupations principales sont les suivantes: 1.- La perte d'un tarif fixe pour les producteurs de grains, d'où hausse des coûts pour les producteurs et perte d'argent pour les collectivités. 2. Pas de garantie de tarifs égaux pour des distances égales. Des taux variables conduiraient à un abandon total des lignes d'embranchement et à des abandons massifs de villes et de villages ruraux. 3. Pas de garantie pour les pouvoirs de la Commission canadienne du blé ne seront pas minés. Les pouvoirs de la Commission canadienne du blé devraient être accrus et étendus afin d'englober toutes les grandes cultures de grains au Canada. 4. Nous pensons que l'idée que le tarif du Nid-de-Corbeau nuit à l'industrie du bétail et aux transformations secondaires est un mythe exagéré.

• 2150

I would now like to expand on the above four points, to give our reasons for concern.

Increased cost to producer equals lost dollars to community. Because we in Saskatchewan have such great distances to transport our grain to seaports, we feel that the present Crow rate must remain to enable us to compete with other grain-exporting nations. These nations have their grain supplies much closer to port. Their grain movement to port is highly subsidized. The countries are United States, Argentina and Australia, and they are subsidized even to a greater extent than Canada. If these countries realize that adequate transportation subsidies are vital to their export of grain, why then should Canada shift the cost of transportation more and more onto the backs of the producers?

J'aimerais maintenant développer les quatre points ci-dessus afin de donner les raisons de nos préoccupations.

Hausse des coûts pour les producteurs égale perte d'argent pour la collectivité. Parce qu'en Saskatchewan les distances sont tellement grandes pour transporter nos grains vers les ports maritimes, nous pensons que le tarif du Nid-de-Corbeau actuel doit subsister afin de nous permettre de faire concurrence aux autres pays exportateurs de grains. Ces pays ont leurs stocks de grains plus près des ports. Le transport de leurs grains vers les ports est largement subventionné. Ces pays sont les États-Unis, l'Argentine et l'Australie, et ils sont subventionnés encore plus largement que le Canada. Si ces pays considèrent que des subventions adéquates pour le transport sont vitales pour leurs exportations de grains, pourquoi alors le

[Text]

In recent days, the cost-price squeeze has forced more farmers out of business than ever before, not only with bankruptcies. People are selling out before they have to go bankrupt. If transportation costs also go up, how then can we carry on producing grain for export at a loss?

The figures we are about to show could be debated, but we feel they are well within reason of actually becoming the costs that producers and communities would have to cover, should Bill C-155 be passed.

I have an example of one average producer and the total cost for the three communities. Our estimation of the costs, for example, for a single farmer on a six-quarter-section parcel of land of 960 acres in mixed farming, shipping approximately 15,000 bushels per year—his present cost, at 13¢ a bushel, would be \$1,950. Five times present Crow, by 1990, would equal \$9,750—an increase in the cost of \$7,800, more than most farmers that size could afford or could handle.

The total handlings at Kelliher, Leross and Lestock were approximately 2,700,000 bushels this year. At 13¢ a bushel, this gives a total cost of \$351,000. Assuming a 3% growth in handlings per year, handlings by 1990 would be approximately 3,300,000. The rate at five times Crow would be 65¢. The volume of 3.3 million bushels at 65¢ gives a total cost of \$2,145,000, substantially more than the \$429,000 it would cost at the present Crow, or \$1.7 million more. That is \$1.7 million out of the producers' pockets and not available to circulate in the local economy. We find this totally unacceptable.

The dollars lost in our area would not only have a negative effect on farmers and businesses, but also on the volunteer groups and organizations that make up the social fabric of our communities. Churches, youth groups, women's groups, curling rinks, hockey arenas—the list could go on and on. All of these depend on donations from farmers and businesses. It is easy to see that their finances would quickly suffer from the dollars lost to increased grain rates.

We feel that because farmers cannot pass on their cost increases by increasing their grain prices, we must retain the present statutory rate to ensure that the average-size family farm remains the primary producer of agricultural produce.

Our second area of concern is variable rates. Variable rates will destroy small-town Saskatchewan. The branch-line system must be maintained. If grain companies are allowed to offer incentive rates to bring grain to a few inland terminal points, the branch lines and towns on them will not last long.

[Translation]

Canada devrait-il faire supporter de plus en plus le coût du transport aux producteurs?

Ces derniers jours, la compression des prix de revient a contraint plus de fermiers que jamais auparavant à se retirer des affaires, pas seulement en raison de faillites. Les gens vendent avant d'être réduits à la faillite. Si les coûts de transport augmentent aussi, comment pouvons-nous alors continuer à produire des grains pour l'exportation à perte?

Les chiffres que nous allons vous présenter pourraient être discutés, mais nous pensons qu'ils sont acceptables étant donné ce que deviendraient effectivement les coûts que les producteurs et les collectivités auraient à payer si le Bill C-155 était adopté.

J'ai l'exemple d'un producteur moyen et le coût total pour les trois collectivités. Notre évaluation des coûts, par exemple, pour un fermier exploitant une parcelle de six quarts de section, soit 960 acres, en agriculture mixte, et expédiant environ 15,000 boisseaux par an—son coût actuel, à 13 cents le boisseau, serait de \$1,950. Cinq fois le tarif actuel du Nid-de-Corbeau, en 1990, donnerait \$9,750—une hausse du coût de \$7,800, plus que la plupart des fermiers de cette importance n'en pourraient avoir les moyens.

Le total des manutentions à Kelliher, LeRoss et Lestock s'est élevé cette année à environ 2,700,000 boisseaux. À 13 cents le boisseau, cela donne un coût total de \$351,000. En supposant une augmentation de 3 p. 100 par an des manutentions, ces dernières s'élèveraient en 1990 à environ 3,300,000. Le tarif multiplié par cinq fois celui du Nid-de-Corbeau serait de 65 cents. La quantité de 3,3 millions de boisseaux à 65 cents donne un coût total de \$2,145,000, donc beaucoup plus que les \$429,000 que ce que cela coûterait au tarif actuel du Nid-de-Corbeau, soit 1,7 million de dollars de plus. Cette dernière somme ne se trouve donc pas dans les poches des producteurs et n'a pas la possibilité de circuler dans l'économie locale. Nous trouvons cela tout à fait inacceptable.

L'argent perdu dans notre région n'aurait pas seulement un effet négatif sur les fermiers et les affaires mais aussi sur les groupes et les associations de bénévoles qui constituent le tissu social de nos collectivités. Eglises, associations de jeunes, associations féminines, patinoires pour le curling et le hockey—la liste pourrait s'allonger indéfiniment—dépendant des dons faits par les fermiers et les milieux d'affaires. Il est facile de se rendre compte que leurs finances souffriraient rapidement de l'argent perdu à cause des tarifs accusés des grains.

Nous pensons que, parce que les fermiers ne peuvent pas répercuter leurs hausses de coûts en augmentant les prix de leurs grains, nous devons conserver l'actuel tarif statutaire afin de s'assurer que la ferme familiale de taille moyenne demeure le producteur de base du produit agricole.

Notre second sujet de préoccupations concerne les taux variables. Les taux variables détruiront la Saskatchewan des petites villes. Le système de lignes d'embranchement doit être sauvégarde. Si les compagnies céréaliers sont autorisées à offrir des tarifs stimulants dans le but d'amener les grains à quelques terminus intérieurs, les lignes d'embranchement et les

[Texte]

Extreme consolidation of the grain collection system will contribute to extra costs for producers. Direct costs in more fuel and repair bills because of driving longer distances, and indirect costs to producers and all taxpayers in improving and repairing the many miles of roads that will see double the traffic they now do—these are costs that will be incurred.

If an inland terminal system is encouraged, that will also mean the Canadian Wheat Board as an institution would be threatened, and we would once again be at the mercy of the private grain trade. I am not old enough to remember those days, but I have heard enough about it that I am concerned today.

Our third concern is the Canadian Wheat Board, good for farmers and good for Canada. The Canadian Wheat Board has done a remarkable job for prairie grain producers. It is highly respected in the world grain trade. Calling for the right grain at the right time and controlling the block shipping system must remain the sole authority of the Canadian Wheat Board. The bureaucracy of the proposed co-ordinating agency is not necessary.

All major grains grown in western Canada should be under the jurisdiction of the Wheat Board. We continue to increase our export volumes, and we have the Canadian Wheat Board to thank. It appears that this Bill C-155 would be the first step in a plan to destroy the Canadian Wheat Board.

Our fourth concern is the processing and secondary industry boom: a myth. The statement that the Crow rate is hindering processing and secondary industry in western Canada is most difficult to understand.

First of all, in livestock, all exporting countries of livestock are looking for new and expanded markets. Canada is looking to the United States; the United States is looking to Canada. Increasing livestock numbers, even marginally, could be devastating to producers' returns.

As far as oilseeds and grains are concerned, import tariffs and protectionist policies of importing countries will make it very difficult to expand exports to those countries; for example, Japan and the European Economic Community. All countries would like to process more themselves. How can we possibly think that western Canadian processed products could compete effectively enough just because the Crow rate would be demolished?

Canada has only a very small percentage of the world edible oil trade, and great increases in our share of the world market

[Traduction]

villes qui se trouvent sur leur parcours ne tiendront pas le coup longtemps.

La concentration extrême du système de ramassage des grains contribuera à des coûts supplémentaires pour les producteurs, à des coûts directs dus à une plus grande consommation de carburant et à plus de factures de réparations en raison du transport sur de plus longues distances, et à des coûts indirects pour les producteurs et les contribuables afin d'améliorer et de réparer les nombreux milles de routes dont le trafic doublera par rapport au trafic actuel—voilà les coûts que nous devrons encourir.

Si un système de terminus intérieur est favorisé, cela signifiera aussi que la Commission canadienne du blé en tant qu'institution serait menacée et que nous serions une fois de plus à la merci du commerce privé des grains. Je ne suis pas assez vieux pour me souvenir de cette époque, mais j'en ai suffisamment entendu parler pour que cela me préoccupe aujourd'hui.

La Commission canadienne du blé, organisme utile et pour les fermiers et pour le Canada, constitue notre troisième sujet de préoccupations. Cette commission a fourni un travail remarquable pour les producteurs de grains des Prairies. Elle est très respectée dans le monde du commerce des grains. Commander les grains adéquats au moment voulu et contrôler le système de zonage des expéditions, cela doit relever de la seule autorité de la Commission canadienne du blé. La bureaucratie de l'organisme de coordination prévu n'est pas nécessaire.

Tous les principaux grains cultivés dans l'Ouest canadien devraient être sous la juridiction de la Commission du blé. Nous continuons d'accroître nos quantités à l'exportation et nous devons en remercier la Commission canadienne du blé. Il semble que ce Bill C-155 soit la première étape d'un plan destiné à supprimer la Commission canadienne du blé.

L'objet de notre quatrième préoccupation est le mythe du boom de l'industrie secondaire et de transformation. Il est très difficile de croire au fait que le tarif du Nid-de-Corbeau fait obstacle à l'industrie secondaire et de transformation dans l'Ouest canadien.

Avant tout, dans le domaine du bétail, tous les pays exportateurs de bétail sont à la recherche de nouveaux et vastes marchés. Le Canada regarde vers les États-Unis et vice-versa. Augmenter les chiffres du bétail, même très légèrement, pourrait avoir un effet dévastateur sur les bénéfices des producteurs.

Dans la mesure où les graines oléagineuses et les grains sont touchés, les tarifs d'importation et les politiques protectionnistes des pays importateurs rendront très difficiles l'expansion des exportations vers ces pays, par exemple le Japon et la Communauté économique européenne. Tous les pays aimeraient transformer plus de produits eux-mêmes. Comment pouvons-nous penser que les produits transformés dans l'Ouest canadien pourraient exercer une concurrence assez efficace seulement parce que le tarif du Nid-de-Corbeau serait aboli?

Le Canada a seulement un très petit pourcentage du commerce mondial de l'huile comestible, et une forte hausse

[Text]

do not appear likely. Looking to the third world for new markets is impossible, as they do not have the cash or credit to pay for more imports.

There are many factors affecting our ability to expand processing and diversify industry. The Crow rate has little effect as compared to all the other visible factors.

Some of our other elements of concern follow. The federal government is calling this a "western transportation initiative". Why then is all the publicity on the grain rate? Grain at present is around 20% of the total rail traffic volume, and is predicted by Transport Canada to be about 11% by 1990. Many other sectors will benefit from improved rail capacity to the west coast.

The idea of a volume cap for subsidy is ridiculous. To encourage production will benefit the balance of trade. What possible incentive could come from this idea?

Rail main-line capacity is not the only factor in export volumes increasing, and we heard many of those examples from the unions just previously. Union negotiations, both transport and terminal, weather, and efficient use of track between the two railways are other factors.

Because of the many negative factors of Bill C-155, we, the Kelliher, Leross and Lestock Joint Committee, cannot support passage of this bill. A new plan must be drawn up to upgrade the rail main-line capacity—not one that burdens producers with excess costs and threatens the very existence of a way of life in western Canada.

Why should the railways receive additional funds from producers and government when they are still making handsome profits in recessionary times? I do not think many taxpayers in any constituency, if they looked at it closely, would agree to that.

Our recommendations are as follows:

1. Withdraw Bill C-155 from the legislative process.
2. Research alternative funding arrangements for rail improvements, such as:
 - (a) equity investment by the Government of Canada;
 - (b) co-operative ownership of railways by Canadians.

In any legislation, certain elements must be dealt with.

- (1) Above all, the present statutory Crow rate must remain.
- (2) Branch-line rehabilitation must continue, for protection of small towns.
- (3) Variable rates must not be allowed.

[Translation]

dans notre part du marché mondial apparaît peu probable. Se tourner vers les pays du tiers-monde pour conquérir de nouveaux marchés est impossible parce qu'ils ne peuvent payer comptant ou n'ont pas les crédits nécessaires pour importer davantage.

Il y a plusieurs facteurs qui affectent notre aptitude à développer nos produits de transformation et à diversifier l'industrie. Le tarif du Nid-de-Corbeau n'a que peu d'effets en comparaison de tous les autres facteurs visibles.

Voici d'autres sujets de préoccupations. Le gouvernement fédéral appelle cela «une initiative de transport dans l'Ouest». Pourquoi alors toute la publicité est-elle axée sur le tarif des grains? Les grains représentent actuellement environ 20 p. 100 du volume total du trafic ferroviaire, et Transports Canada prévoit qu'il sera d'environ 11 p. 100 en 1990. Plusieurs autres secteurs bénéficieront des moyens ferroviaires améliorés de la côte ouest.

L'idée d'un plafond de subventions est ridicule. Encourager la production profitera à la balance du commerce. Quel stimulant éventuel pourrait provenir de cette idée?

Les possibilités des lignes ferroviaires principales ne sont pas le seul facteur d'augmentation des exportations, et les syndicats nous ont donné plusieurs exemples juste auparavant. Les négociations syndicales, le transport et les terminus, les conditions climatiques et l'exploitation efficace des voies entre les deux chemins de fer constituent d'autres facteurs.

En raison de nombreux facteurs négatifs du Bill C-155, à titre de membres du Comité mixte de Kelliher, LeRoss et Lestock, nous ne pouvons soutenir l'adoption de ce bill. Un nouveau projet doit être mis sur pied afin de revaloriser les possibilités des lignes ferroviaires principales—pas un de ceux qui accablent les producteurs de coûts excessifs et menacent l'existence même d'un style de vie dans l'Ouest canadien.

Pourquoi les chemins de fer recevraient-ils des fonds supplémentaires des producteurs et du gouvernement alors qu'ils font encore des bénéfices substantiels malgré la récession? Je ne pense pas que beaucoup de contribuables de quelque circonscription, s'ils y regardent de près, seraient d'accord.

Nos recommandations sont les suivantes:

- 1—Retirer le Bill C-155 du processus législatif.
- 2—Prendre d'autres dispositions afin de trouver des fonds pour améliorer les chemins de fer, telles que:
 - a) placements en actions du gouvernement du Canada;
 - b) propriété coopérative des chemins de fer attribuée aux Canadiens.

Dans toute loi, certains éléments doivent être pris en compte.

- 1—Par dessus tout, l'actuel tarif statutaire du Nid-de-Corbeau doit subsister.
- 2—La réorganisation des lignes d'embranchement doit continuer afin de sauvegarder les petites villes.
- 3—Les tarifs variables ne doivent pas être autorisés.

[Texte]

(4) All crops should be under the Crow rate.

(5) No producer subsidies or direct producer payments.

(6) A feed grains policy must be developed as well that does not discriminate against western livestock feeding.

We urge you to consider this presentation carefully and seriously, as it comes from the people who will be most directly affected by the legislation.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Trefiak.

Mr. Zbeetnoff—did I pronounce it correctly?

• 2200

Mr. David Zbeetnoff (Delegate, Norquay, Pelly and Arran Wheat Pool): Close enough.

This submission is made on behalf of District 8, Sub-district 6, of the Saskatchewan Wheat Pool, which represents approximately 690 producer members. We represent an area in northeastern Saskatchewan sitting on a branch line from Swan River, Manitoba, to Sturgis, Saskatchewan. The issue of transportation has been a continuing fight for us.

The Chairman: Excuse me, sir, would you read just a bit more slowly so the interpreters can translate, please.

Mr. Zbeetnoff: Okay.

In the past, we have had to fight for the retention of this branch line, and now we are fighting for the retention of the statutory Crow rate.

We, the farmers, are the producers of the very valuable resource: food. The farmer is also a consumer—a consumer of the very product he produces. In Canada, we help to create employment by being large consumers. We feel this is demonstrated to the people of Canada by the drastic decline in farm income in the past decade, the many lay-offs in machinery plants, and in turn, lay-offs along the line. You see, the more lay-offs, the less money to spend, the more unemployment, and the cycle continues.

As producers and citizens of Canada, farmers feel that we have already given too much to the railroads by the purchase of hopper cars, the upgrading of branch lines, and so on. We are frustrated by standing in line at elevators from five to six hours to unload a load of grain, and being told there is an insufficient number of cars to haul another load.

[Traduction]

4—Toutes les cultures devraient relever du tarif du Nid-de-Corbeau.

5—Pas de subventions ou de paiements directs au producteur.

6—Une politique des grains de provende doit être mise sur pied dans la mesure où celle-ci ne nuit pas à l'engraisement du bétail dans l'Ouest.

Nous vous recommandons avec insistance d'examiner soigneusement et avec sérieux ces représentations dans la mesure où elles proviennent des gens qui seront le plus directement touchés par la loi.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Trefiak.

Monsieur Zbeetnoff—est-ce que je prononce votre nom correctement?

M. David Zbeetnoff (délégué, Commission du blé de Norquay, Pelly et Arran): Cela s'en rapproche assez.

Cette présentation est faite au nom du district n° 8, sous-district n° 6, de la Commission du blé de la Saskatchewan, ce qui représente environ 690 membres. Nous représentons une région du nord-est de la Saskatchewan située sur une ligne d'embranchement qui va de Swan River, au Manitoba, à Sturgis, en Saskatchewan. Le problème du transport a constitué pour nous un combat permanent.

Le président: Excusez-moi, monsieur, voudriez-vous, s'il vous plaît, lire juste un petit peu plus doucement afin que les interprètes puissent traduire.

M. Zbeetnoff: Bien sûr.

Dans le passé, nous avons dû nous battre pour le maintien de cette ligne d'embranchement et, maintenant, nous nous battons pour le maintien du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau.

Nous, les fermiers, nous sommes les producteurs des ressources les plus précieuses: les vivres. Le fermier est aussi un consommateur... un consommateur de ses propres produits. Au Canada, nous aidons à créer des emplois en étant de gros consommateurs. Nous pensons que les Canadiens en ont eu la preuve eu égard au déclin considérable du revenu agricole au cours de la décennie écoulée, aux nombreux licenciements dans les usines de machines agricoles et, par suite, aux licenciements le long de la ligne. Vous le voyez: plus il y a de licenciements, moins il y a d'argent à dépenser, plus il y a de chômage et le cycle recommence.

A titre de producteurs et de citoyens du Canada, nous, fermiers, pensons que nous avons déjà beaucoup trop donné aux chemins de fer par l'achat de wagons-trémies, l'amélioration des lignes d'embranchement, et ainsi de suite. Nous sommes déçus de faire la queue de cinq à six heures aux élévateurs pour décharger un chargement de grains et de nous entendre dire qu'il n'y a pas suffisamment de wagons pour transporter un autre chargement.

[Text]

The farmers are also frustrated because, as citizens and producers in Canada, they have purchased many hopper cars to move our grain, and still there is a shortage of cars. They are frustrated by the fact that loaded cars sit by the elevator for many days before being moved. If they are short of cars now, how could they possibly move more grain if we pay them more money, unless we buy more hopper cars? We know the railways will not buy them. Then, by the movement of more grain, as we are told there should be, our lines would again have to be upgraded at our cost, because again, the railways would not pay for this.

This sounds like a pretty good situation. The railways are given the land, the machinery to move the products, and have someone else maintain all this. It would be nice if someone would give the farmer his land, the machinery, and pay for all improvements, and all he had to do was provide the power and the labour.

Let us study some facts of the transportation issue as proposed by the Government of Canada. The government legislation hampers the production of grain by putting a restriction on government participation, to a maximum of 31.1 million tonnes. This is absolutely unbearable. We, as producers, are told that if we produce more, we will be penalized for it. This we are told in a world where millions of people are starving. It is a total disbelief.

The government's legislation does not protect the concept of equal distance, equal pay. In other words, it permits variable rates. As I mentioned earlier, our sub-district fought for the retention of our branch line, and with this proposed legislation we would be back out there, fighting for it again.

The government's legislation wants to set up a grain transportation agency. We feel this will erode the powers of the Canadian Wheat Board. We feel the Canadian Wheat Board should be the organization to be able to allocate the cars, as they are the shippers of Canada's grain.

The allocation of grain cars cannot be made from an outside agency to improve the system. The powers of the Canadian Wheat Board have to be greatly increased, to secure an orderly marketing system for our grain.

There is also the cost of transporting the producers' grain. I mentioned earlier in this brief that farmers create employment. By making the producer pay more for this service, you are again eroding his net income. For example, using the three points of Norquay, Pelly and Arran which I represent, in the crop year 1981-1982, a total of 94,942 tonnes of grain was shipped. This made our freight bill that year \$418,694, at \$4.41 per tonne. Now, by just doubling the freight rate, our community has \$418,694 less to spend. Through government legislation, our freight rate is expected to rise six times our present costs. This means our freight bill, from our area, would be \$2,512,165, an increase of \$2,093,000. This amount would

[Translation]

Les fermiers sont également déçus parce que, à titre de citoyens et de producteurs du Canada, ils ont acheté beaucoup de wagons-trémies pour acheminer les grains et qu'il y a toujours une insuffisance de wagons. Ils sont déçus par le fait que des wagons chargés restent auprès des élévateurs pendant plusieurs jours avant d'être déplacés. Si les compagnies ferroviaires manquent de wagons à l'heure actuelle, comment pourraient-elles transporter plus de grains si nous leur donnons plus d'argent, à moins que nous n'achetions plus de wagons-trémies? Nous savons que les compagnies ne les achèteront pas. Donc, en raison de la circulation de plus de grains, comme on nous a dit ici que cela devrait se faire, nos lignes devraient de nouveau être améliorées à nos frais parce que, de nouveau, les compagnies ne paieraient pas pour cette amélioration.

Cela semble être une assez bonne situation. Les compagnies ferroviaires ont eu les terres, le matériel pour transporter les produits et ont d'autres personnes pour entretenir tout cela. Ce serait agréable si quelqu'un donnait au fermier les terres, le matériel et payait pour toutes les améliorations, tout ce qu'il aurait à faire serait de fournir l'énergie et le travail.

Penchons-nous sur quelques aspects du problème du transport tels que les présente le gouvernement du Canada. La loi gouvernementale entrave la production de grains en limitant celle-ci à un maximum de 31,1 millions de tonnes. Cela est absolument intolérable. Il nous a été dit que, si nous produisions plus, nous serions pénalisés, et cela alors que nous sommes dans un monde où des millions de gens meurent de faim. C'est complètement absurde.

La loi du gouvernement ne protège pas le concept «à distance égale, paiement égal». En d'autres termes, il préconise des tarifs variables. Comme je le disais plus tôt, notre sous-district a lutté pour le maintien de notre ligne d'embranchement et avec cette loi nous nous retrouverons au point de départ, combattant de nouveau pour son maintien.

La loi du gouvernement veut établir un organisme de transport des grains. Nous pensons que celui-ci minera les pouvoirs de la Commission canadienne du blé. Nous pensons que cette dernière devrait être l'organisation qui soit à même d'affecter les wagons, puisqu'elle est l'expéditrice des grains canadiens.

L'affectation des wagons de grains ne peut pas être décidée par un organisme extérieur pour améliorer le système. Les pouvoirs de la Commission canadienne du blé doivent être fortement accrus afin d'assurer un système méthodique de commercialisation à nos grains.

Il y a aussi le coût du transport des grains des producteurs. J'ai dit plus tôt, au cours de cet exposé, que les fermiers créent des emplois. En faisant payer plus au producteur pour ce service, vous êtes de nouveau en train de diminuer son revenu net. Par exemple, si je prends les trois villes de Norquay, Pelly et Arran, que je représente, un total de 94,942 tonnes de grains a été expédié au cours de l'année-récolte de 1981-1982, notre facture de transport s'était alors élevée à 418,694 dollars, à \$4.41 la tonne. En doublant simplement le tarif du transport, notre collectivité aura 418,694 dollars de moins à dépenser. De par la loi du gouvernement, nous nous attendons à ce que le tarif du transport soit multiplié par 6. Cela signifie que notre

[Texte]

be taken from the net income to producers and that amount would be exempt from the marketplace.

Now you see what I mean when I stated earlier that farmers create employment. If you do not buy anything, or if you buy less, there is automatically less need for people to produce.

I would like to point out that farmers are in a no-win situation. We feel we need the statutory Crow rate and have fought for many years for the retention of it. We have sent many resolutions to state this fact to both federal and provincial governments. We feel that farmers' rights and privileges have been continually eroded. To remove the statutory Crow rate would be the straw that broke the camel's back.

In conclusion, we wish you would look very seriously at our brief and consider all the points made. We feel these are very vital in order for farmers to continue farming. On the points presented to you here, we cannot and will not accept abolition of the statutory Crow rate.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Brown.

Mr. Barry Brown (Chairman, Concerned Citizens of Notokeu Line): Thank you, Mr. Chairman. We will attempt to expand a little on our brief, as it is very brief, and we will explain a little of this as we go along.

We have a great deal of gratitude for the opportunity of appearing before this committee. We extend to you the concerns of the people of our community and surrounding districts.

I would first like to familiarize you with the group of people we are here representing tonight. This Notokeu line seems to give a lot of people some trouble. It is a branch line that extends into southwestern Saskatchewan from the Alberta border, paralleling the Montana border for a distance of some 150 miles, connecting the villages of Consul, Claydon, Loomis, Frontier, Climax, Bracken and Val Marie, and has an annual grain handling average of about 6 million bushels.

The first part that we would like to deal with in Bill C-155 is Clause 3(d)(i)-(iii), which deals with the membership of the Senior Grain Transportation Committee. We find it extremely difficult to understand why the elevator companies, which will not be paying into the system, should have eight members on that board, while the producers, who are being asked to pay for the system, have three. It is the opinion of our group that other than one voting member for the elevator companies, any additional representation on that board should act in an advisory capacity only. This is because even the co-ops have a conflict of interest and would tend to look after their own

[Traduction]

facture de transport, dans notre région, s'élèverait à 2,512,165 dollars, soit une augmentation de 2,093,000 dollars. Ce montant serait prélevé sur le revenu net des producteurs et serait absent du marché.

Maintenant, vous voyez ce que je veux dire lorsque je disais plus tôt que les fermiers créent des emplois. Si vous n'achetez rien, ou si vous achetez moins, il y a automatiquement moins besoin pour les gens de produire.

J'aimerais souligner que les fermiers ne sont pas en position d'obtenir gain de cause. Nous pensons que nous avons besoin du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau et nous avons lutté des années pour son maintien. Nous avons envoyé plusieurs résolutions afin de poser ce fait en principe aux gouvernements fédéral et provincial. Nous pensons que les droits et les priviléges des fermiers ont été sans cesse diminués. Le fait d'abolir le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau constituerait la goutte d'eau qui fait déborder le vase.

En conclusion, nous souhaitons que vous considériez très sérieusement notre exposé et tous les points qui y sont soulevés. Nous pensons qu'ils sont indispensables aux fermiers pour continuer à cultiver. À propos des points qui vous ont été présentés, nous ne pourrons pas accepter, et nous n'accepterons pas, l'abolition du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur

Monsieur Brown.

M. Barry Brown (président, Comité des citoyens inquiets de Notokeu Line): Merci, monsieur le président. Nous essaierons de nous étendre un peu sur notre exposé, étant donné qu'il est très court et nous l'expliquerons quelque peu au fur et à mesure.

Nous exprimons notre très grande gratitude de pouvoir nous présenter devant ce Comité. Nous vous exposerons les préoccupations des gens de notre collectivité et des districts environnants.

J'aimerais d'abord vous faire connaître le groupe de gens que nous représentons ce soir. Cette ligne de Notokeu semble donner des soucis à beaucoup de gens. C'est une ligne d'embranchement qui s'étire dans le sud-ouest de la Saskatchewan depuis la frontière de l'Alberta, parallèlement à la frontière du Montana sur une distance de quelque 150 milles, reliant les villages de Consul, Claydon, Loomis, Frontier, Climax, Bracken et Val Marie, et qui manutentionne une moyenne annuelle de grains d'environ 6 millions de boisseaux.

La première chose dont nous voudrions parler à propos du projet de loi C-155 est l'article 3d(i)-(iii) qui traite du «Comité principal du transport des grains». Nous avons beaucoup de mal à comprendre pourquoi les compagnies d'élévateurs, qui n'auront rien à payer dans le système, devraient avoir huit membres dans cette commission, tandis que les producteurs, à qui l'on demande de payer pour le système, en ont seulement trois. Notre groupe croit qu'un seul membre des compagnies d'élévateurs devrait avoir droit de vote, tout représentant supplémentaire n'agirait qu'à titre consultatif. Ceci parce que même les coopératives ont des

[Text]

money-making interests first and the producers second. We cannot think of anything more ludicrous than to have an agent of the Canadian Wheat Board dictating policy to it. If we take the recommendations of the elevator companies, and reduce the size of that committee to 10 or 11, 8 of whom will be grain-handling members, elevator company members, they have a complete majority there to do as they please.

The section dealing with a cap of 31 million tonnes is also totally unacceptable. This will only tend to discourage production, to introduce production inefficiencies, thus adding to the cost of production, which will eventually show up on the consumer's bill.

Clause 33.(3)-(4), which deal with the transfer of power from the Canadian Wheat Board to the senior grain transportation committee, is also totally unacceptable. The Canadian Wheat Board has proven to be one of the most efficient links in our grain handling system and is the envy of other producers in other parts of the world. It has proven its worth and its capabilities beyond a doubt of any kind, and therefore its authority must not be tampered with.

Clauses 45 and 46—and I will have to apologize for this. In our brief it should include Clause 45; there was a misprint. Clauses 45 and 46 of the legislation open the door for variable rates. This is also totally unacceptable. Variable rates will eventually lead to large-scale branch-line abandonment by the railways. Although this looks like an efficient move initially, it will make the total system inefficient, and much more costly to operate.

It has been said that farmers are not paying their fair share of the freight costs. Well, let us just stop a moment and take a look at this assumption. The first cost that farmers pay is the direct cost of trucking to the primary elevator system. The cheapest and most possible route you can get, that I have found, would still cost you 15¢ a hundred today. And from there on, depending on distance, it can go up to as high as 50¢ and 75¢ a hundred. That is already in place. The farmer is paying net cost.

You have heard about the municipal roads. The farmer pays the biggest cost of maintaining and building those roads, through his municipalities, through his tax system. He also supplies a fair share of the tax dollars in our provincial systems of building roads.

Then he is asked to pay his fair share of freight rates on the rails; which, I submit to you, he is doing. This is the public system in there. That grain no longer belongs to him. Let it be a public responsibility. He has paid his fair share of the cost of the government cars through his taxes.

• 2210

He has paid the total share of the producer-bought cars, which run up and down the railway advertised as being the property of the Canadian Wheat Board, which is true. That is

[Translation]

conflits d'intérêts et tiendraient à protéger leurs propres intérêts d'abord et les producteurs ensuite. Nous ne voyons rien de plus absurde qu'un agent de la Commission canadienne du blé lui dictant sa conduite. Si nous acceptons les recommandations des compagnies d'élévateurs et si nous réduisons ce comité à 10 ou 11 membres, 8 d'entre eux appartiendront à des compagnies d'élévateurs et ils auront toute latitude de faire comme bon leur semble.

La partie traitant du plafond de 31 millions de tonnes est aussi tout à fait inacceptable. Cela conduira seulement à faire baisser la production et entraînera des insuffisances dans la production, ce qui ajoutera aux coûts de production qui se répercuteront en fin de compte sur la facture du consommateur.

L'article 33(3)-(4), qui traite du transfert des pouvoirs de la Commission canadienne du blé au «Comité principal du transport des grains» est également tout à fait inacceptable. La Commission canadienne du blé a prouvé qu'elle est l'un des rouages le plus efficace de notre système de manutention des grains et elle fait l'admiration d'autres producteurs de par le monde. Elle a démontré sans l'ombre d'un doute sa valeur et ses compétences et, par conséquent, son autorité ne doit pas être diminuée.

A propos des articles 45 et 46, je dois vous présenter des excuses. Notre exposé devrait comprendre l'article 45; il y a une faute d'impression. Les articles 45 et 46 ouvrent la voie aux tarifs variables. Cela est aussi totalement inacceptable. Les taux variables conduiront en fin de compte à un très large abandon des lignes d'embranchement par les compagnies ferroviaires. Bien que cela semble à l'origine une mesure efficace, elle rendra le système entier inefficace et son exploitation coûtera beaucoup plus cher.

Il a été dit que les fermiers ne paient pas leur juste part des coûts de transport. Arrêtons-nous un instant et examinons cette hypothèse. Les fermiers paient d'abord le coût direct du transport par camion au système d'élévateurs régional. La route la moins chère et la plus convenable vous coûterait encore 15 cents les 100 livres aujourd'hui. Et à partir de là, selon la distance, cela peut monter jusqu'à 50 et 75 cents les 100 livres. On en est déjà là. Le fermier paie le coût net.

Vous avez entendu parler des routes municipales. Le fermier paie la plus grande part de l'entretien et de la construction de ces routes, par l'entremise de sa municipalité et de ses impôts. Il fournit également une juste part des impôts dans nos systèmes provinciaux de construction de routes.

On lui demande ensuite de payer sa juste part des tarifs de transport par rail, ce qu'il faut. C'est le système public dans ce cas. Ces grains ne lui appartiennent plus. Il a payé sa juste part du coût des wagons du gouvernement par l'intermédiaire de ses impôts.

Il a payé pour l'ensemble des wagons achetés par les producteurs qui vont et viennent sur le chemin de fer et que l'on dit appartenir à la Commission canadienne du blé, ce qui

[Texte]

also a myth, because everybody believes that the Canadian Wheat Board is an arm of the government, and that the government bought those cars. Those are producer--bought cars, with producer-bought money.

Handling charges are another thing that comes in there; that has to be included under freight rates. The producers continually pay demurrage at the ocean ports and at the Lakehead that is totally out of their control, and caused by people who are not paying the bills. Any time there is a labour dispute, a breakdown in the system of any kind, and management fails to negotiate it properly—and this has happened on many occasions . . . —this cost is borne back to the producer; he has no control over it. This is not a fair game.

Handling charges at the elevators are also passed on to the producers. This I think also has to be included in the cost of moving the farmer's grain as freight. When you add all this up, I would submit to you that the farmer is paying way over a dollar on today's system for moving his grain to the export market. I think he is paying a fair share of his movement of grain.

Clause 21, dealing with sanctions: under this bill there is very little to obtain action from the railways. We see nothing in this act to prevent CP Investments—not CP Rail, CP Investments . . . —from siphoning off all the profits of the railway into its other subsidiaries, as it has done in the past, to make the railway system look as if it is losing money so it can go back to the government and the taxpayers and siphon more money out of the government purses. They know that rail system is vital to Canada. And if they can do anything at all, they can get money out of the government for it.

So unless there are some real and meaningful penalties and objectives laid out in this bill, it will never reach its intended objectives. This is one of the reasons that payments must go directly to the railways, because these payments could be totally withheld as a small part of the penalties. This is the strongest argument I can think of for the payments going straight to the railways.

Another argument for them going directly to the railways is that the railways and government can deal on a one-to-one basis for the best place to spend this money. It would be much cheaper to administer this type of a policy.

Thirdly, the farmer gets paid for his wheat when he delivers it, and not a year or two years down the road, when the hassle is settled over what he is going to get out of his Crow benefit.

The Chairman: Excuse me, Mr. Brown.

Could I ask that conversations in the room be held to an absolute minimum; if you have to have conversations, do it as quietly as possible. There are people in the audience who are trying to listen, and they cannot hear because of the noise in the room.

[Traduction]

est vrai. C'est également un mythe, parce que tout le monde croit que la Commission fait partie du gouvernement et que le gouvernement a acheté ces wagons. Ces wagons ont été achetés par les producteurs avec leur argent.

Les frais de manutention font également partie du problème; ils doivent être inclus sous les taux de transport de marchandises. Les producteurs paient continuellement des frais de surestarie aux ports de mer et à Lakehead, ce qui est tout à fait hors de leur contrôle et causé par des gens qui ne paient pas les factures. Chaque fois qu'il y a un conflit de travail, un arrêt quelconque et que la direction ne négocie pas convenablement—ce qui est arrivé à plusieurs reprises—le producteur doit assumer les frais; il n'a aucun contrôle. Ce n'est pas jouer franc-jeu.

Les frais de manutention aux élévateurs sont également imputés aux producteurs. Je crois que ces frais doivent être inclus dans le coût du transport des céréales comme fret. Quand on fait l'addition, il me semble que l'agriculteur paye beaucoup plus qu'un dollar dans le système actuel pour transporter ses céréales au marché d'exportation. Je crois qu'il paye une part équitable de ce transport de céréales.

Article 21 traitant des sanctions: en vertu de ce projet de loi, très peu est fait pour obtenir que les chemins de fer prennent des mesures. Nous ne voyons rien dans cette loi qui empêche CP Placements, non pas CP voie ferrée, mais CP Placements, de siphonner tous les profits du chemin de fer dans d'autres filiales, comme il a été fait par le passé, pour montrer que le système de chemin de fer perd de l'argent et pour pouvoir demander au gouvernement et aux contribuables d'ouvrir les cordons de la bourse. Ils savent que le système ferroviaire est vital au Canada et s'ils peuvent faire ce que bon leur semble, ils peuvent soutirer de l'argent du gouvernement.

Alors, à moins que des sanctions et des objectifs réels et significatifs soient exposés dans cette loi, elle n'atteindra jamais les objectifs voulus. C'est une des raisons pour lesquelles les paiements doivent aller directement aux chemins de fer parce que ces paiements pourraient être retenus totalement en tant qu'une faible partie des sanctions. Voilà l'argument le plus fort auquel je puis penser pour que les paiements soient envoyés directement aux chemins de fer.

Deuxièmement, les chemins de fer et le gouvernement peuvent traiter en tête-à-tête de la meilleure façon de dépenser cet argent. Ce type de politique serait moins onéreux à administrer.

Troisièmement, l'agriculteur serait payé pour son blé lors de la livraison et non pas un an ou deux après lorsque la dispute sera réglée à savoir ce qu'il retirera de ses prestations du Nid-de-Corbeau.

Le président: Excusez-moi, monsieur Brown.

Je demanderais que les conversations dans la salle soient limitées au strict minimum; si vous voulez parler, faites-le à voix basse. Il y a ici des gens qui essaient d'écouter et qui ne peuvent entendre à cause du bruit.

[Text]

Mr. Brown: These are just a few of the reasons why we found this legislation is totally unacceptable. This organization goes on record as being against any change to the Crow agreement at this time.

I realize that the last three days have been a very trying time for you people. We really appreciate that you have been so considerate to sit here and listen to our concerns for so long; it is with a great deal of appreciation that we see you here tonight. I can only hope that the information and policies presented at these hearings will be truly evaluated for the benefit of all Canadians, and that they will not get brushed aside for individual or political gains. The producer is getting fed up with having to pay the bills while someone else makes the decisions, which is often a ludicrous error.

One other thing that we have thought about is we seriously doubt the ability of the government to extract performance guarantees from the railways when they have been unable to date to force compliance with the metric system. It is the only link in the grain handling system that has not been forced to go metric. Why?

This brief has been respectfully submitted. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Brown. Thank you for your comments with regard to the committee, too; they have been long days. And I notice they have been long for you, because I have seen you in the audience from the beginning.

I will now call on the representatives for Spruce Home. I believe it is Mr. Funk.

Mr. Ray Funk (Spokesperson, Citizens of Spruce Home): That is correct. With your permission, we did submit a brief; you caught us in the middle of haying, so it is not as complete as it might be. We would like to leave it on the record. Rather than read it, we would like to make a brief introduction or a brief overview of what the brief said, and then give some personal examples of what this legislation would mean to our community.

The Chairman: Proceed, Mr. Funk; that is fine.

Mr. Funk: Thank you very much. We appreciate the opportunity to be here. We have perceived the very considerate attention that you have given the concerns of people from this part of the country. We see this as a very vital event in the evolution of the farm community. I guess the citizens of Spruce Home number ourselves among those who see themselves as fighting for survival at these hearings. We would hope that you would consider what we have to say in that light.

Obviously, our basic position is that we think the Crow rate should be retained, that Bill C-155 should be removed from the order paper, and that serious efforts to upgrade the railways through direct equity investment should be made.

[Translation]

M. Brown: Ce sont quelques-unes des raisons pour lesquelles nous croyons que cette loi est tout à fait inacceptable. Notre organisme s'oppose à toute modification à l'accord du Nid-de-Corbeau à l'heure actuelle.

Je comprends que les trois derniers jours ont été pénibles pour vous. Nous apprécions vraiment que vous ayiez eu l'amabilité de vous assoir ici et d'écouter nos doléances aussi longtemps; votre présence parmi nous ce soir est vivement appréciée. J'espère que l'information et les politiques présentées pendant ces audiences seront vraiment évaluées à l'avantage de tous les Canadiens et qu'elles ne seront pas mises de côté au profit de gains personnels ou de politiques. Le producteur en a assez de devoir payer les factures pendant que quelqu'un d'autre prend les décisions, ce qui est une grotesque erreur.

Nous avons également soulevé un autre point, à savoir que nous doutons sérieusement de l'aptitude du gouvernement d'obtenir des garanties de rendement des chemins de fer alors qu'il n'a pas réussi à les faire se conformer au système métrique. C'est le seul maillon de la chaîne du système de manutention des céréales qui n'a pas été forcé à adopter le système métrique. Pourquoi?

Cet exposé a été présenté. Merci.

Le président: Merci, monsieur Brown. Je vous remercie également de vos commentaires au sujet du comité. Il est vrai que les journées ont été longues, mais je remarque qu'elles l'ont été pour vous aussi puisque je vous ai vu parmi l'assistance depuis le début.

Je fais maintenant appel aux représentants de Spruce Home. Je crois qu'il s'agit de M. Funk.

M. Ray Funk (représentant des citoyens de Spruce Home): C'est exact. Si vous me le permettez, nous avons présenté un exposé; comme vous nous avez surpris pendant les foins, il n'est pas aussi complet qu'il aurait pu l'être. Nous aimerais qu'il en soit tenu compte. Plutôt que de le lire, nous aimerais présenter un bref résumé de cet exposé et donner des exemples personnels de ce que cette loi signifie pour notre groupe.

Le président: Continuez, monsieur Funk, c'est bien.

M. Funk: Merci beaucoup. Nous apprécions l'occasion qui nous est donnée aujourd'hui. Nous sommes conscients de l'attention très particulière que vous avez accordée aux inquiétudes des gens de cette partie du pays. Nous considérons ceci comme un événement vital dans l'évolution de la population agricole. Je crois que nous, les citoyens de Spruce Home, nous considérons parmi ceux qui se battent pour leur survie lors de ces audiences. Nous espérons que vous considérerez ce que nous avons à dire dans cet optique.

Évidemment, notre position de base est que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être maintenu, que le projet de loi C-155 devrait être retiré du Feuilleton de la Chambre et que de sérieux efforts dans le but d'améliorer les chemins de fer devraient être faits au moyen d'investissements directs de capitaux propres.

[Texte]

We think the reason it has been so hard to find a consensus about what to do with the Crow rate is that the search has gone on in the wrong place. There is no consensus about how to change the Crow rate. If there is a consensus at all, and we feel there is, it is that the Crow rate should be retained. Our member of Parliament and many others have done surveys that showed an overwhelming majority support for the Crow rate. The wheat pools have done similar surveys. I have with me a survey done by Can-West organization for the Saskatoon *Star Phoenix*, which was in their July 21 issue, that showed 90%—in the question do you feel the present grain transportation policy, the Crow rate, is beneficial to western Canada, 90% of the people who had an opinion answered yes. In the same survey it asked: If there are changes, do you think they will result in higher farm production? Again, 90% said no.

So with these kinds of surveys, I think we speak for an overwhelming majority of people in this part of the country. I think there will be no consensus arrived at; you will have all kinds of double 50s, double 80s, and one thing or another, none of which will achieve a consensus. The consensus lies with keeping the Crow. I think as we have sat here a while and followed the deliberations of this committee, both in the debates in the House and the news reports of your travels across Canada, it has seemed to us that there has been, along with the Gilson process, a considerable effort made to arrive at an economic analysis of what Crow changes would be; what the economic implications one way or the other to railroads, grain companies and so on, would be.

• 2220

We do not think there has been anywhere close to the same kind of analysis done on the social impacts of the proposed changes in the Crow rate and the economic consequences which would flow from them. We would like to point to some parallel situations. The Mackenzie Valley Pipeline Inquiry, affecting only 28 communities and several thousand people, had a massive social impact study, and that project did not go ahead. At Warman, Saskatchewan, one community, they proposed a uranium refinery; there was a social impact analysis. It was felt that the religious beliefs of that community would be threatened—or it had not taken into account their beliefs, and that was withdrawn. When CIDA goes into international development, if they introduce a new kind of rototiller, or whatever, for production, it does a social impact analysis.

We feel that you are dealing with consequences which will affect tens of thousands of farm families and hundreds upon hundreds of the communities without really any firm basis as to what the social impact on people is going to be. We think it would be a mistake to proceed without having that kind of information. If you do not—and I do not want to be flippant about it, but we think the consequences would be so overwhelming that the people who made that decision might well end up being viewed on the Prairies in the same way as the

[Traduction]

Nous croyons que la raison pour laquelle il a été si difficile d'en arriver à un consensus au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau est que nous avons cherché dans la mauvaise direction. Il n'y a pas de consensus sur la façon de changer ce tarif. S'il existe un consensus, et il nous semble qu'il y en ait un, c'est que le taux doit être maintenu. Notre député et plusieurs autres députés ont fait des enquêtes qui ont démontré qu'une majorité écrasante appuie le tarif du Nid-de-Corbeau. Les commissions du blé ont procédé à de semblables enquêtes. J'ai ici les résultats d'une enquête menée par l'organisation Can-West publiés dans l'édition du 21 juillet dernier du *Star Phoenix* de Saskatoon qui indiquent que 90 p. 100 des enquêtes ont répondu oui à la question: croyez-vous que la politique actuelle sur le transport des céréales, le tarif du Nid-de-Corbeau, est avantageuse pour l'Ouest du Canada? On demandait lors de la même enquête si des changements entraîneraient une meilleure production agricole. Encore 90 p. 100 ont répondu non.

A la lumière de ces enquêtes, je crois que nous parlons pour une majorité écrasante dans cette partie du pays. Je ne crois pas que vous arriverez à un consensus; vous aurez toutes sortes de double 50, double 80, etc. et aucune de ces solutions ne sera unanime. Le consensus consiste à maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau. Maintenant que nous avons passé quelque temps ici et suivi les délibérations de ce comité, tant les débats de la Chambre que les reportages sur vos déplacements à travers le Canada, il nous semble qu'il y a eu, avec le processus Gilson, un effort considérable pour arriver à une analyse économique de ce que seraient les modifications du tarif du Nid-de-Corbeau, les implications économiques pour les chemins de fer, les compagnies de céréales, etc.

Il ne semble pas y avoir eu d'étude semblable menée sur l'impact social qu'auraient les modifications proposées au tarif du Nid-de-Corbeau et les conséquences économiques qui en découleraient. Nous aimerais présenter des situations parallèles. L'étude Mackenzie Valley Pipeline, qui ne touchait que 28 collectivités et quelques milliers de personnes, a fait l'objet d'une importante étude sur l'impact social et ce projet n'a pas vu le jour. Lorsque l'on proposa l'installation d'une raffinerie d'uranium à Warman, en Saskatchewan, on fit une analyse d'impact. On croyait que les croyances religieuses de cette population seraient menacées, ou que l'on n'avait pas tenu compte de leurs convictions religieuses, et ce projet a été rejeté. Lorsque l'ACDI s'occupe de développement international, s'il présente un nouveau type de motobêche, ou quelqu'autre machine, il entreprend une analyse d'impact social.

Nous croyons que vous traitez de conséquences qui pourraient toucher des dizaines de milliers de familles agricoles et des centaines de collectivités sans une idée bien fondée de ce que sera l'impact sur ces gens. Nous croyons que vous ne devriez pas donner suite à ce projet sans avoir obtenu ce genre d'information. Si vous ne l'obtenez pas—and je voudrais pas paraître impertinent—nous croyons que les conséquences seraient tellement accablantes que les personnes responsables de cette décision pourraient être considérées dans les Prairies

[Text]

people who hanged Louis Riel have been viewed for 100 years by the people of Quebec.

I would like to move specifically to our community. The consequences to our delivery point, which is Henribourg, would be \$413,000 a year lost to that community; it would affect 200 shippers, many of them small farmers who are already strapped and needing to look for part-time employment. Our larger community trading area, Prince Albert, would experience a loss of \$3.8 million, which is larger than our largest employer as far as economic impact is concerned. We are concerned about our railway, which is the Paddock-wood subdivision.

In this little explanation of what this bill is all about, the first point is that railways will be allowed to include tariffs—reduced rates for points served by both railways, and a mechanism whereby they can evolve towards that. For us that means Prince Albert, which is 20 miles to the south of us. And we can see very clearly where the facilities on our line would be. They have been newly upgraded in the last five years, or there are upgraded elevators; there is an upgraded rail line. But that would make no difference if, at that competitive point in Prince Albert, there was a significantly lower rate. We would be so far against the wall if we were paying these increased charges that we would be forced, in effect, to abandon our own communities in order to try to stay alive. We can see very clearly what the effect would be in our area, and that would be the abandonment of millions of dollars worth of upgraded facilities in what we think is a short order of time.

We also are in no way sympathetic to the idea of payment to producers—either the “Double 80” or the “50:50”. We think that opens the can of worms—either one of those proposals—which chews up eventually the whole fabric of the farm community, and that can of worms cannot be contained, once opened.

We also find it ironic that, obviously, agriculture debates go on ad infinitum on the Prairies. Many people proposing these kinds of solutions have been those who have fought against orderly marketing and against the Canadian Wheat Board; they consider themselves to be entrepreneurs and a free-enterprise type of people. So it is quite ironic and perhaps even hypocritical for people espousing that point of view to come forward wanting to collect a large sum of money that, really, has no direct relationship to their mode of operation. It seems to be a beggar-thy-neighbour attitude being foisted on the majority of people who are grain producers by a small minority of other people who could well solve their problems through other mechanisms.

So with that in general terms, I would like to turn the subject over to Mr. Clem Twarzinski, who would like to speak about the effect on individual producers in our community.

The Chairman: Mr. Twarzinski.

Mr. C. Twarzinski (Citizens of Spruce Home): Thank you, Mr. Chairman. I will refer just to my own operation which I

[Translation]

de la même façon que ceux qui ont pendu Louis Riel l'ont été par les Québécois.

Je voudrais me reporter en particulier à notre collectivité. Les conséquences pour notre point de livraison, soit Henribourg, seraient une perte de \$413,000 par année pour la collectivité; 200 expéditeurs seraient touchés dont plusieurs d'entre eux sont de petits exploitants qui sont déjà en difficulté et doivent chercher un travail à temps partiel. Notre point de commerce plus important, Prince Albert, accuserait une perte de 3.8 millions de dollars ce qui est plus élevé que la perte de notre plus gros employeur en ce qui concerne l'impact économique. Nous sommes préoccupés par notre chemin de fer qui fait partie de la subdivision Paddingwood.

Dans cette courte explication de ce en quoi consiste ce projet de loi, le premier point à soulever est que les chemins de fer auront le droit d'inclure des tarifs—des taux réduits pour les points desservis par les deux chemins de fer ainsi qu'un mécanisme leur permettant d'évoluer dans ce sens. Pour nous cela signifie Prince Albert, situé à 20 milles au sud de notre collectivité. Et nous voyons très clairement où seraient les installations de notre chemin de fer. Ces installations ont été remises à neuf au cours des cinq dernières années, ou les élévateurs ou la voie ont été remis à neuf. Mais cela serait sans importance si au point concurrentiel de Prince Albert on offrait un taux beaucoup plus bas. Nous serions si bien acculés au mur si nous devions payer ces frais accusés que nous serions forcés à abandonner nos collectivités afin de survivre. Nous voyons très clairement quel serait l'effet chez nous; il nous faudrait abandonner des installations de plusieurs millions de dollars, récemment remises à neuf, en peu de temps il nous semble.

Nous n'appuyons pas non plus les paiements aux producteurs que ce soit le double 80 ou le 50:50. C'est aller ainsi se fourrer dans un véritable guêpier, que ce soit en donnant suite à l'une ou à l'autre de ces propositions; éventuellement toute la collectivité agricole sera «piquée» et le guêpier ne pourra être arrêté une fois en vol.

Nous trouvons par ailleurs qu'il est ironique que les débats sur l'agriculture se poursuivent à l'infini dans les Prairies. Un grand nombre des personnes proposant ce type de solutions sont celles-là mêmes qui se sont opposées à une mise en marché en bon ordre et à la Commission canadienne du blé; elles se considèrent des entrepreneurs et des partisans de la libre entreprise. Il est donc très ironique et peut-être même hypocrite que des gens embrassant ce point de vue se présentent pour recueillir une large somme qui n'a aucun rapport direct avec leur mode d'exploitation. La plupart des gens qui sont des producteurs de céréales semblent faire l'objet d'une quête de la part d'une petite minorité qui pourrait bien trouver une solution à ses problèmes autrement.

J'aimerais maintenant céder la parole à M. Clem Twarzinski qui parlera de l'effet sur les producteurs individuels de notre collectivité.

Le président: Monsieur Twarzinski.

M. C. Twarzinski (citoyens de Spruce Home): Merci, monsieur le président. Je ne parlerai que de ma propre

[Texte]

farm, and the effects of a reduction in cashflow. From 370 tonnes at Crow rate, \$2,000 cost of transportation . . . at five times Crow that is \$10,000 plus—a difference of \$8,000. Now on an \$8,000 reduction, if I refer to inputs, it would be all the treflan, all the avadex, all the spray, plus some other input financing, and if I remove that, the reduction in the input costs—well, the results would be disastrous.

I could make reference here to an experience, because I have farmed for 32 years now going on, and up until now, with the chemicals I have used and applied, I have never once experienced a failure. I have heard of them; I have heard of treflan not working, and the farmers sueing companies. I have heard of avadex not working—of there being something wrong with the chemicals—in spite of all this effort. And not until last fall, when finances began tightening up, did I decide to cut back—that maybe I was doing too much work; maybe the operations I was doing were unnecessary, since some farmers had got by with fewer incorporating costs.

So last fall I decided to cut back to one operation of incorporating treflan and, this spring, I did no pre-seeding tillage, just seed-bed preparation, and the results were disastrous—the first time I have ever experienced such results. Now if you take away \$8,000, throw away the chemicals, well, I can assure you that . . .

In my records I searched out this morning, I discovered that on my basic five-quarter cropland farm and two quarters marginal pasture, from 1967 to date, there was an increase in production of 370%. That is from 1967 till now—plus an additional 40-cow herd. And this was not achieved by input cutback.

Also I discovered that the files look good on figures but, also, there was a delay in machinery investment, which belonged to cashflow, which is at a stress point about now. I cannot accept further costs at the present time. Yet we are asked to make additional contribution to transportation of grain. Just some figures: based on a national average of \$12,000 net income per farmer, it takes 47 farmers with the Crow rate, or 61 farmers without the Crow rate, to pay the wages of a former President of the CPR, whose wage was \$566,000; So you just imagine: which do you reduce?

An hon. Member: Poor man!

The Chairman: Order, please.

Mr. Twarzinski: There are a number of interesting topics. I would like just to relate briefly the efforts that went into a number of the surveys. I worked with the NFU and also with the wheat pool searching out the railway boxcars situated in the U.S. and going into the weeds. I was one of the members who had a part in some of that work, so it is not that it is just one person's opinion or a few groups, because our group was involved in that search. It is sometimes scary to think of the tactics which have been played against the farmer.

[Traduction]

entreprise agricole et des effets d'une réduction de fonds autogénérés. En partant de 370 tonnes au tarif du Nid-de-Corbeau, il en coûte \$2,000 de transport, à cinq fois ce tarif, cela représente \$10,000 et plus, soit une différence de \$8,000. Si je fais allusion aux apports de fonds, cela représente tout le treflan, tout l'avadex, toutes les vaporisations et si j'enlève cela, la réduction des apports de fonds, et bien les résultats seraient désastreux.

J'aimerais vous relater une expérience; il y a 32 ans que je travaille la terre et je n'ai jamais jusqu'à maintenant connu d'échec. J'en ai entendu parler; on a dit que le treflan ne fonctionnait pas et que les agriculteurs poursuivaient les compagnies. J'ai entendu parler que l'avadex ne fonctionnait pas, que les produits chimiques n'étaient pas bons, malgré tout cet effort. Et ce n'est que l'automne dernier, alors que les fonds étaient en baisse que j'ai décidé de couper les dépenses; je me suis dit que j'en faisais peut-être trop, que certaines opérations étaient peut-être inutiles puisque d'autres agriculteurs avaient réussi à moins de frais.

Donc, l'automne dernier j'ai décidé de ne pas incorporer de treflan et ce printemps je n'ai pas labouré la terre avant de semer, je n'ai que préparé la couche de semis et les résultats furent désastreux. C'était la première fois que j'obtenais de tels résultats. Par conséquent, si vous prenez les \$8,000 et rejetez les produits chimiques, et bien, je puis vous assurer que . . .

J'ai consulté mes dossiers ce matin et j'ai remarqué une augmentation de 370 p. 100 de la production de mes terres en culture et de mon pâturage supplémentaire. Le bétail s'est accru de 40 bêtes. Cette augmentation n'a pas été réalisée en coupant les investissements.

Je me suis aussi rendu compte que les chiffres semblent bons mais qu'il y a eu un retard d'investissement dans la machinerie qui fait partie des fonds autogénérés qui sont au point critique en ce moment. Malgré tout on nous demande de contribuer davantage au transport des céréales. Voici quelques chiffres: en se basant sur la moyenne nationale du revenu net par agriculteur qui se situe à \$12,000, il faut 47 agriculteurs au tarif du Nid-de-Corbeau ou 61 agriculteurs sans ce tarif pour payer le salaire d'un ancien président du CP qui s'élevait à \$566,000. Dites-moi alors: lequel allez-vous réduire?

Une voix: Pauvre homme!

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Twarzinski: Il y a plusieurs sujets intéressants. J'aimerais seulement vous mentionner les efforts qui ont été déployés pour quelques enquêtes. J'ai travaillé avec le NFU et la Commission du blé pour chercher des wagons couverts qui se trouvaient aux États-Unis. J'étais une des personnes qui faisait une partie de ce travail; je ne vous présente donc pas seulement l'opinion d'une personne ou de quelques groupes parce que notre groupe a participé à cette recherche. Il fait parfois peur de penser aux tactiques qui ont été utilisées contre les agriculteurs.

[Text]

[Translation]

• 2230

However, I would like to refer to Brian Vickers, who is a member of our citizens' group.

The Chairman: Thank you, Mr. Twarzinski.

Mr. Vickers.

Mr. Vickers: Yes, Mr. Chairman. I have a couple of points I want to comment on, one being that the removal of the Crow is supposed to encourage the development of specialty crops in western Canada and Saskatchewan.

Now, in the area we are from, Spruce Home, we do have some specialty crops. Market gardening is one of them, the production of vegetables and that sort of thing, and also we have forage seed production with leafcutter bees. Now, both of these products have limitations because of the market that they serve.

For example, in the market garden segment, if many producers in our area were forced to go into market gardening because of the effects of the Crow rate, taking into account the large land base that we have and the small population, the market would soon be flooded with potatoes and carrots and that sort of thing, and they would be virtually worthless. And surely the federal government does not expect our market gardeners to compete with the market gardens in California.

Another point that I am directly related with is in alfalfa seed production, with leafcutter bees. To give you an example of how specialty crops work, over the years more people have become involved in the production of alfalfa with leafcutters, and two years ago the price fell from \$1.50 a pound to 60¢ a pound and the price per larval bee went from 4.5¢ to 0.5¢.

Now, because of that it became unprofitable to stay in that specialty crop. A number of people just simply dropped out of it and went back to traditional farming. The idea here is that many of the specialty crops that Bill C-155 said might be developed cannot be developed too much.

Therefore, the future of the bulk of Saskatchewan agriculture, I think, has to stay with traditional cereal grains and rapeseed and that sort of thing. I do not think that the agriculture of Saskatchewan particularly can depend on a lot of farmers going into specialty crops because of the effects of the Crow rate.

The last point I would like to bring up has to do with an historical thing with the railroad. When Canada was first formed, what brought Canada together was the railroad. The idea there was that there has to be a strong east-west relationship in order to stop a more natural north-south flow with the United States.

By removing the Crow, the federal government is undermining one of the basic foundations of what Canada was built on. By removing the Crow, what is going to happen is that farm sizes will increase. They will have to increase to survive. By doing that, branch lines and communities will disappear. This will result in local farm groups becoming smaller and weaker.

Cependant, je voudrais céder la place à Brian Vickers qui fait partie de notre groupe de citoyens.

Le président: Merci, M. Twarzinski.

Monsieur Vickers.

M. Vickers: Oui, monsieur le président. J'aimerais apporter quelques commentaires. D'abord sur le retrait du Nid-de-Corbeau qui est censé encourager le développement de cultures spécialisées dans l'ouest du Canada et en Saskatchewan.

Nous avons dans notre région, Spruce Home, des cultures spécialisées. Le maraîchage en est une, la culture des légumes et ainsi de suite et nous produisons également des semences fourragères avec des abeilles coupeuses de feuilles. Toutefois, ces deux produits sont limités par les marchés qu'ils visent.

Ainsi, si trop de producteurs de notre région sont forcés de se tourner vers les cultures maraîchères à cause des effets du tarif du Nid-de-Corbeau et si l'on tient compte de la vaste étendue de terrain dont nous disposons et du peu de population, le marché sera rapidement saturé de pommes de terre et de carottes et ces produits ne vaudront plus rien. Le gouvernement fédéral ne s'attend sûrement pas à ce que nous concurrenions avec les marchés maraîchers de la Californie.

Un autre point, qui me touche directement, est la production de semences de luzerne avec des coupeuses de feuilles. Pour vous donner un exemple du fonctionnement de cette culture spécialisée, je vous dirai qu'au cours des années, de plus en plus de gens se sont intéressés à la production de la luzerne avec des coupeuses de feuilles et qu'il y a deux ans, le prix est passé de \$1.50 la livre à \$0.60 la livre et que le prix de la larve d'abeille est passé de 4.5¢ à 0.5¢..

Maintenant qu'il n'est plus rentable de continuer cette culture, bon nombre d'agriculteurs l'ont laissé tomber et sont revenus à l'exploitation traditionnelle. Il en ressort que plusieurs des cultures spécialisées que le projet de loi C-155 vise à faire développer ne peuvent pas vraiment l'être.

Par conséquent, l'avenir de la majeure partie de l'agriculture de la Saskatchewan doit se concentrer dans les cultures traditionnelles des céréales et du colza. Je ne crois pas que les agriculteurs de la Saskatchewan en particulier vont passer aux cultures spécialisées en raison des effets du tarif du Nid-de-Corbeau.

Le dernier point que je voudrais souligner a trait au caractère historique du chemin de fer. Aux premiers temps du pays, c'est le chemin de fer qui a uni le Canada. On voulait fortifier la relation Est-Ouest afin de mettre fin à un débit plus naturel Nord-Sud vers les États-Unis.

En supprimant le tarif du Nid-de-Corbeau, le gouvernement ébranle les fondements sur lesquels le Canada a été construit. En supprimant ce tarif, les fermes vont grossir. Elles devront le faire pour survivre. Ce faisant, les rangs et les collectivités vont disparaître, ce qui entraînera l'affaiblissement des groupes agricoles locaux. Alors les grandes compagnies céréaliers,

[Texte]

That happening, we will have openings for large corporate grain companies like Cargill to play a more significant role in what is happening in western Canada, thus increasing this north-south influence.

As has been seen in many other sectors of the Canadian economy, whenever there is a large corporate interest involved, generally or almost all the time that means more foreign ownership and more foreign control. This kind of a classic southern power shift is the type of thing that Dick Culver would advocate, but it is one of the main reasons for the economic problems in Canada: that we do not have any control over our economy. So our group from Spruce Home therefore feels that Bill C-155 should be dropped, the Crow retained, and any upgrading of the railroad should be done by direct equity investment.

I think that is all. Again, I would like to thank the committee for sitting here overtime to listen to us. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. We certainly appreciate the time and effort that you people have put into preparing your briefs and notes to come before us.

I do not think there are going to be many questions, for a couple of reasons. One is that, as you said, we have been sitting a long time and I think members are running out of steam a bit. Secondly, the points that you put to us are becoming rather familiar themes, because we have heard them from many similar groups like yours, and I suspect that most of the questions have been asked.

However, questions? Mr. Althouse, Mr. McKnight and Mr. Tessier.

Mr. Althouse: One question or comment, I guess.

I would like to draw the committee's attention to the first brief presented by Mr. Trefiak, who did an excellent job of combining the views of some 26 organizations in the communities of Kelliher to Lestock and Leross.

Mr. Dion: Is it in your riding?

Mr. Althouse: Oh, yes, it is in my riding, since you ask.

But regardless of that fact, I would like to point out to the other committee members that we have a very simple, comprehensive solution to both the community and agricultural aspects as well as the transportation aspects begun on the last page of their brief, where they make their recommendations. Since the Minister of Transport has been telling us that he prefers a comprehensive solution, perhaps we could take that back with us to Ottawa and show it to the minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse, for that commercial message.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Just before I ask my question, Mr. Chairman, I would like to compliment the people who have spent more than enough time here to make their voices and concerns of their communities heard before the committee. We appreciate it. We have been fairly active during the day

[Traduction]

telles Cargill, joueront un rôle plus important dans l'avenir de l'Ouest canadien et, par conséquent, augmenteront l'influence Nord-Sud.

Comme nous l'avons vu dans d'autres secteurs de l'économie canadienne, lorsque les intérêts de grosses compagnies sont impliqués, cela signifie généralement et presque toujours plus de propriété étrangère et plus de contrôle étranger. Ce type de passage de pouvoir classique au Sud est ce que Dick Culver préconiserait, mais c'est une des principales raisons des problèmes économiques au Canada: nous n'avons pas de contrôle sur notre économie. C'est pourquoi notre groupe de Spruce Home croit que le projet de loi C-155 devrait être rejeté, le tarif du Nid-de-Corbeau maintenu et que toute remise à neuf du chemin de fer devrait être faite par investissement direct de capitaux propres.

Je crois que c'est tout. Je remercie une fois de plus le comité de siéger ici pour nous écouter. Merci.

Le président: Merci beaucoup messieurs. Nous apprécions certainement le temps et l'effort que vous avez déployés pour préparer vos exposés et vos notes avant de nous rencontrer.

Je ne crois pas qu'il y aura de questions pour plusieurs raisons. D'abord, comme vous l'avez mentionné, nous sommes assis depuis longtemps et je crois que les membres commencent à être fatigués. Deuxièmement, les points que vous avez soulevés commencent à nous être familiers puisque nous les avons déjà entendus lorsque nous avons rencontré d'autres groupes et je suppose que la plupart des questions ont déjà été posées.

Toutefois, y a-t-il des questions? MM. Althouse, McKnight et Tessier.

M. Althouse: Une question ou un commentaire je suppose.

J'aimerais attirer l'attention du Comité sur le premier exposé présenté par M. Trefiak, qui a très bien combiné les opinions de quelque 26 organisations entre Kelliher, Lestock et Leross.

M. Dion: Est-ce dans votre circonscription?

M. Althouse: Oh! oui, ce l'est puisque vous le demandez.

Peu importe que ce le soit, je voudrais souligner aux autres membres du Comité que nous avons une solution très simple et exhaustive aux deux aspects tant communautaire qu'agricole ainsi qu'aux aspects du transport à partir de la dernière page de leur exposé où figurent leurs recommandations. Puisque le ministre des Transports nous a dit qu'il préfère une solution exhaustive, nous pourrions donc rapporter ces propositions à Ottawa et les lui montrer.

Le président: Merci monsieur Althouse pour ce message publicitaire.

Monsieur McKnight.

Mr. McKnight: Avant de poser ma question, monsieur le président, j'aimerais féliciter ceux qui ont passé beaucoup de temps ici afin de faire entendre leurs préoccupations et celles de leurs collectivités devant le comité. Nous l'appréciions. Nous avons été assez occupés pendant la journée à écouter ces

[Text]

listening to briefs, so I think some of you have found the time hanging maybe a little harder on your hands than we have.

I noticed a similarity in most of the briefs that were presented, that there was no way you or your communities could accept a change in the statutory rate as it now exists. I guess, as a committee member, I would like to have direction from you people on how those of us who can subscribe to that view can implement your wishes.

I noticed in some of the briefs the statement was made that you will not accept it. I would just like to know what can we do or what can you do to assist us in stopping the bill from going through? If it does go through, what amendments would lessen the aggravation that will be caused in your communities and your own operations?

For instance, the safety net. It is now at 10%. Would it be better at 5.7%? Would it better at 4%? Would it be better at 1%?

The Chairman: I am not altogether sure that that is a fair question to put. I do not mean that you are trying to be unfair, Mr. McKnight, but I mean that I am not sure it is fair to ask the witnesses to make that kind of comment.

However, if any one wants to address himself to it—yes, Mr. Trefiak.

Mr. Trefiak: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKnight, your question is interesting.

The Chairman: Loaded, too.

Mr. Trefiak: That too. However, you did say you noticed a common link, a common rejection that the rate be changed. It is agreed that transportation is a national responsibility. Farmers pay their fair share; Mr. Brown mentioned that. They also pay many other taxes to the Canadian economy, for fuel, for the petroleum products we use in fertilizer and chemicals. I just got my land tax notice this morning in the mail, to pay for the grid roads, the schooling and hospitals. We pay our fair share. We pay for Canadian products we buy. We are not prepared to pay more.

We feel this is a fair and just subsidy, if you want to call it that. It is our just rate, the statutory Crow rate. We are not about to give it up; we are not about to compromise. That is the message you should take back to the House of Commons, and you should do what you can to get it that way. Ring the bells a little, I guess, eh—for a long time.

• 2240

Mr. McKnight: My colleagues across the way smile at that. There has been a change in the rules in the House of Commons which makes it a little more difficult.

Mr. Trefiak: Softer bells?

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

[Translation]

exposés et je pense que certains d'entre vous ont trouvé le temps plus long que nous.

J'ai relevé un point commun entre tous les exposés qui ont été présentés; en aucun cas, n'êtes-vous ou vos collectivités prêts à accepter une modification du taux statutaire tel qu'il existe maintenant. En tant que membre du Comité, j'aimerais que vous me disiez comment ceux d'entre nous qui pouvons souscrire à cette opinion pouvons mettre ces désirs à exécution?

J'ai remarqué que dans certains exposés vous avez dit que nous ne l'accepteriez pas. J'aimerais savoir ce que nous pouvons faire ou ce que vous pouvez faire pour nous aider à arrêter ce projet de loi. S'il est accepté, quelles modifications allègeraient les conséquences pour vos collectivités et pour vos propres exploitations agricoles?

Par exemple, le minimum garanti. Il se chiffre maintenant à 10 p. 100. Serait-il préférable à 5,7 p. 100, ou à 4 p. 100 ou encore à 1 p. 100.

Le président: Je ne suis pas certain que votre question soit juste. Je ne veux pas dire que vous êtes injuste monsieur McKnight, mais je ne crois pas qu'il soit juste de demander aux témoins d'apporter ce genre de commentaires.

Cependant, si quelqu'un veut apporter ses commentaires . . . oui, monsieur Trefiak.

M. Trefiak: Merci, monsieur le président.

Monsieur McKnight, votre question est intéressante.

Le président: Piégée aussi.

M. Trefiak: Aussi. Toutefois, vous avez dit que vous aviez remarqué un point commun, un refus commun que le taux soit modifié. Il est convenu que le transport est une responsabilité nationale. Les agriculteurs paient leur juste part; M. Brown l'a mentionné. Ils paient également un grand nombre d'autre impôts pour le carburant, les produits du pétrole que nous utilisons dans les fertilisants et les produits chimiques. Je viens de recevoir ma facture d'impôt foncier dans le courrier ce matin, pour payer pour des routes municipales, pour l'éducation et les hôpitaux. Nous payons notre juste part. Nous payons pour les produits canadiens que nous achetons. Nous ne sommes pas prêts à payer davantage.

Nous croyons que cette subvention est juste si vous voulez l'appeler ainsi. C'est notre juste tarif, le tarif du Nid-de-Corbeau. Nous n'allons pas le laisser aller; nous n'allons pas faire de compromis. C'est le message que vous devriez rapporter à la Chambre des communes et vous devriez faire ce qu'il faut pour le présenter. Faites sonner les cloches un peu . . . longtemps.

Mr. McKnight: Votre observation fait sourire mes collègues. On a modifié les règlements de la Chambre des communes, ce qui rend la chose plus difficile.

M. Trefiak: Des cloches plus douces?

Le président: Merci monsieur McKnight.

[Texte]

Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Merci, monsieur le président.

The Chairman: If you people want translation, use the earphone and turn the button to channel one.

M. Tessier: Je voudrais également, monsieur le président, féliciter nos témoins de cette dernière heure.

Ma question est très positive et très constructive, mais elle vous semblera peut-être négative. Je m'efforce de comprendre, mais je deviens d'heure en heure plus embrouillé.

J'adresserai cette question à la troisième personne qui prend place au bout de la table, car ce témoin nous a cité des chiffres pour sa ferme. Si le projet de loi C-155 était adopté tel que proposé—and ce n'est qu'une hypothèse—cela occasionnerait-il une perte de la valeur de votre terre, et ce, de façon automatique?

The Chairman: I think that was directed to Mr. Twarzinski.

Mr. Twarzinski: Mr. Chairman, I feel that any disincentive to agriculture would, without question, have to reduce farm value—unless they found another purpose for it.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Tessier.

Mr. Tessier: I am not sure, Mr. Chairman, that the answer is clearly "yes". But I will stay with my doubts for tonight.

The Chairman: A question, Mr. Hovdebo?

Mr. Hovdebo: Yes, thank you, Mr. Chairman. I have one small question for three of the groups.

The first one to Mr. Zbeetnoff: yours was a pool committee. Did your committee agree with the central wheat pool position?

Mr. Zbeetnoff: No, they did not.

Mr. Hovdebo: Where did they disagree?

Mr. Zbeetnoff: The fact that the rate changes at all—they disagreed with that. They felt that the 5%—to pay back the railroads that 5% . . . I forget what you call it now—the safety net; they felt we do not need that. They feel very strongly on the retention of the Crow rate as it is and in no way to change it, because by changing it just a very little it is no more the Crow rate. Once we break it, it is no more the statutory Crow rate.

Mr. Hovdebo: You are basically for retention?

Mr. Zbeetnoff: We are solidly for retention.

Mr. Hovdebo: Yes, okay. Thank you.

Mr. Brown, your brief made a number of good points on the amendments. However, you did not state specifically what your position was on the bill. Do you feel that it should go

[Traduction]

Monsieur Tessier.

M. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Si vous voulez une traduction simultanée, utilisez les écouteurs et tournez le bouton au poste un.

M. Tessier: I would also like to congratulate our last witnesses.

My question is very positive and constructive but it may seem negative. I am trying hard to understand but this is getting more complicated by the hour.

I ask this question to the third person sitting at the end of the table because this witness gave us some figures for his farm. If bill C-155 goes through as proposed, and this is only an assumption, would this reduce the value of your farm and would it do so automatically?

Le président: Je crois que cette question s'adresse à M. Twarzinski.

M. Twarzinski: Monsieur le président, je crois que tout facteur décourageant pour l'agriculture réduirait, sans aucun doute, la valeur des fermes—à moins qu'on leur trouve un autre usage.

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Tessier.

M. Tessier: Je ne suis pas certain, monsieur le président, que la réponse soit clairement oui, mais je vais m'en tenir à cela pour ce soir.

Le président: Une question, monsieur Hovdebo?

M. Hovdebo: Oui, merci monsieur le président. J'ai une question à poser à trois de ces groupes.

La première s'adresse à M. Zbeetnoff: votre comité est en sorte une commission. Étiez-vous d'accord avec la position de la Commission centrale du blé?

M. Zbeetnoff: Non, nous ne l'étions pas.

M. Hovdebo: Pourquoi?

M. Zbeetnoff: Nous n'étions pas d'accord avec le fait que le tarif soit modifié. Notre comité était d'avis que le 5 p. 100, pour rembourser les chemins de fer, ce 5 p. 100 là, j'oublie comment vous lappelez maintenant—le minimum garanti; nous ne croyions pas que nous en avions besoin. Le comité tient beaucoup à garder le tarif du Nid-de-Corbeau tel quel sans aucune modification, parce qu'en le modifiant très légèrement, ce n'est plus le tarif du Nid-de-Corbeau. Une fois changé, ce n'est plus le tarif statutaire.

M. Hovdebo: Vous favorisez fondamentalement le maintien du tarif.

M. Zbeetnoff: Nous le favorisons à l'unanimité.

M. Hovdebo: Oui, je comprends. Merci.

Monsieur Brown, votre exposé a apporté plusieurs bons points au sujet des modifications. Toutefois, vous n'avez pas précisé votre position quant au projet de loi. Croyez-vous qu'il devrait être accepté avec les modifications que vous avez

[Text]

ahead with the amendments you suggested, or are you concerned about the direction that it is going?

Mr. Brown: No, the concerns of our group—we felt that this bill had to be totally withdrawn. These were, as I pointed out in my remarks, just some of the concerns. It was also overwhelmingly suggested that the Crow rate had to remain.

The Chairman: I thought you made that very clear, Mr. Brown.

Mr. Brown: Yes.

Mr. Anguish: That is the point, Mr. Chairman.

Mr. Hovdebo: Finally—and, Mr. Chairman, these next three fellows are from my constituency. I am going to get that in before somebody else does!

Mr. Funk, you alluded to payments to railways and suggested that any other—did you have a particular reason for doing it? You just brushed over it. The payment should be made to the railways, or not made to the railways?

The Chairman: Mr. Funk.

Mr. Funk: Yes, we felt that payments should be made to the railways, for many of the reasons that have been given; namely, that that is the only way we think we can guarantee an adequate performance from the railways.

I think experience south of the border, where railways enjoy very high freight rates compared with ours and give even shoddier service to a lot of their people, indicates that giving them more money, carte blanche, either public or private money, does not guarantee you anything. So we think the only way you can do that is to make it very much dependent on performance.

We also feel that that is within the spirit of the Crow rate as we know it. We are certainly on the side of retaining the Crow. We think there is essentially no other way to do it.

I would also like to comment, perhaps, on a previous question that Mr. McKnight posed: What can the members of this committee do to stop the Crow rate? I think we are pretty much counting on our western representatives here to convince the people from central Canada who are not, perhaps, as well acquainted with the situation here and are just becoming so—that they should translate the consequences of what this bill proposes into their own situation. If their own agricultural producers or other producers were to face a 25% guaranteed drop in income over the next five years, do they think that they would meet with any less opposition than this proposal is meeting with here?

The Chairman: Mr. Funk, to hear you refer to central Canada, rather than the east, made the whole trip worth while!

Mr. Hovdebo: I have one more question, which may be general. That is, Mr. Chairman, a question I asked a little earlier. I would like the opinion of any one of the people who would like to answer it.

[Translation]

proposées ou êtes-vous inquiet de la direction dans laquelle il se dirige?

M. Brown: Non, notre groupe est d'avis que ce projet de loi doit être complètement rejeté. Il ne s'agissait, comme je l'ai mentionné dans mes commentaires, que de certaines des préoccupations. On a fortement suggéré que le tarif du Nid-de-Corbeau doit être maintenu.

Le président: Il m'a semblé que vous l'aviez précisé très clairement, monsieur Brown.

M. Brown: Oui.

Mr. Anguish: C'est justement le cas, monsieur le président.

M. Hovdebo: Finalement, et, monsieur le président, les trois prochains témoins sont de ma circonscription. Je le mentionne avant que quelqu'un d'autre le fasse!

Monsieur Funk, vous avez fait allusion aux paiements faits aux chemins de fer et avez suggéré que tout autre—avez-vous une raison particulière pour avoir dit cela? Vous n'avez qu'effleuré le sujet. Le paiement devrait être fait aux chemins de fer ou non?

Le président: Monsieur Funk.

M. Funk: Oui, nous croyons que les paiements devraient être faits aux chemins de fer pour plusieurs des raisons qui ont été données, notamment parce que c'est la seule façon qui, à notre avis, pourrait garantir un rendement convenable de la part des chemins de fer.

Je crois que l'expérience du sud de la frontière où les chemins de fer profitent de tarifs beaucoup plus élevés que les nôtres et rendent un plus pâtre service à leurs gens, indique que donner plus d'argent, carte blanche, que ce soit de source privée ou publique, ne garantie rien. Nous pensons donc que le paiement doit dépendre du rendement.

Nous croyons également que c'est dans l'esprit du tarif du Nid-de-Corbeau tel que nous le connaissons. Nous tenons certainement à maintenir ce tarif. Nous croyons qu'il n'y a pas d'autre façon de procéder.

J'aimerais également commenter une question que M. McKnight a posée tantôt: Que peuvent faire les membres de ce comité pour arrêter le tarif du Nid-de-Corbeau? Je pense que nous comptons sur nos représentants de l'Ouest pour convaincre les gens du Canada central qui ne sont pas, peut-être, aussi familiers avec la situation ici et ne commencent qu'à l'être, qu'ils devraient transposer les conséquences de ce que ce projet de loi propose à leur propre situation. Si leurs propres producteurs agricoles ou d'autres producteurs devaient faire face à une baisse certaine de 25 p. 100 de leur revenu au cours des cinq prochaines années, pensent-ils qu'il y aurait moins d'opposition à ce projet de loi chez eux qu'il y en a ici?

Le président: Monsieur Funk, cela valait le déplacement de vous entendre parler du Canada central au lieu de l'Est!

M. Hovdebo: J'ai une autre question de nature générale. C'est, monsieur le président, une question que j'ai posée plus tôt. J'aimerais l'opinion de ceux qui aimeraient y répondre.

[Texte]

Is it possible—if the price of grain is reduced by the implementation of Bill C-155, do you think there is a possibility that the cheap grain will be sold to the U.S. and therefore increase the production of cattle and pigs in the States? I know that is a large assumption, but would anybody comment on it who feels inclined to do so?

The Chairman: Mr. Brown.

Mr. Brown: I would make a comment on that. I not only think that cheap feed grain will move to markets anywhere it is possible; if that grain gets cheap enough, grain farmers in western Canada will start feeding it themselves. I, for one, will do that. I have done it before and I will do it again. I will not put my grain on the market cheap. I will find some other way of getting rid of it. If it means putting it through livestock to get my dollar out of it, I will do it that way.

Mr. Hovdebo: Where do you think you will find the market?

Mr. Brown: The market for which?

Mr. Hovdebo: For your cattle that you are feeding?

Mr. Brown: The same old conventional markets, I guess. We will have to compete with everybody else.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo, and gentlemen from the various communities. Thank you.

Mr. Trefiak.

Mr. Trefiak: Yes. I would just like to comment on Mr. Hovdebo's question.

The Chairman: Okay.

Mr. Trefiak: We have some larger poultry feeders in the area, and in doing a study for a university class several years ago, in talking to the manager of it—and we have heard this before tonight, of buying cheap feed grain from the southern states to bring up and feed to their poultry. If feed grain becomes cheap here, I am sure it is going to move to whoever wants it—if it is cheap enough. On how much is fed here, the livestock markets are pretty slim right now and that is a variable. It depends on the prices. You are not going to pump a bunch of barley into a steer if you are not going to get a decent return for it even if the barley is cheap.

[Traduction]

Est-ce possible, si le prix des céréales diminue à cause de l'entrée en vigueur du projet de loi C-155, que les céréales à bon marché soient vendues aux États-Unis et par conséquent fassent monter la production de bétail et de porcs là-bas?

Le président: Monsieur Brown.

M. Brown: J'aimerais répondre à cette question. Je crois non seulement que les céréales à bon marché seront dirigées vers tous les marchés possibles, mais aussi que si le prix est assez bas, les producteurs de céréales de l'ouest du Canada l'utiliseront pour nourrir leurs propres bêtes. C'est ce que je ferai. Je l'ai déjà fait et je le ferai encore. Je ne vendrai pas mes céréales à bon marché. Je trouverai d'autres moyens de m'en débarrasser. Si cela veut dire le donner aux bêtes pour trouver mon profit, c'est ce que je ferai.

M. Hovdebo: Où pensez-vous trouver le marché?

M. Brown: Quel marché?

M. Hovdebo: Pour le bétail que vous nourrirez ainsi?

M. Brown: Les mêmes marchés conventionnels, je crois. Nous devrons concurrencer comme tout le monde.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo et messieurs les représentants des divers comités. Merci.

Monsieur Trefiak.

M. Trefiak: Oui. J'aimerais apporter mes commentaires à la question de M. Hovdebo.

Le président: D'accord.

M. Trefiak: Il y a de gros éleveurs de volaille dans la région, et au cours d'une étude que je faisais pour une classe universitaire il y a plusieurs années, j'ai appris en parlant à un gérant—and nous avons déjà entendu ce genre de chose avant ce soir—qu'ils achetaient leurs céréales à bon marché des états du sud pour nourrir leur volaille. Si les céréales se vendent à bon marché ici, je suis certain que nous pourrons en fournir à qui en voudra pourvu que le prix soit assez bas. Quelle quantité sert à l'engraissement? Les marchés du bétail sont assez faibles à l'heure actuelle et nous avons là une variable. Cela dépend des prix. Vous n'allez pas nourrir d'orge un boeuf si vous n'en retirez pas un bénéfice convenable, même si l'orge ne coûte pas cher.

• 2250

One further comment before I go; it has to do with representation. There has been a lot of lightness made of... there are probably more farmers in western Canada, according to the farm groups, than there really are. Well, I will tell you this: I farm five quarter sections of land—two owned and three rented. I grow wheat, mainly; I grow barley every year; I grow canola almost every year, except in the last couple of dry years. I feed steers to be finished, but I do not... and by far the vast majority of producers in our area are mixed producers doing the same kind of thing I am doing on a variety of different scales, but we do not support—I have not seen one yet who does support—the policies put forward by the Commodity

Un autre commentaire avant que je termine; il a trait à la représentation. Il a été fait très peu de cas de... il y a probablement plus de fermiers dans l'Ouest canadien, d'après les groupes de fermes, qu'il y en a réellement. Je vous dirai ceci: je cultive cinq quarts de section—deux en toute propriété et trois en locataire. Je cultive essentiellement du blé; je cultive de l'orge chaque année; je cultive du canola presque chaque année, sauf au cours des deux dernières années de sécheresse. J'engraisse des boeufs pour l'abattage, mais je ne... et, de loin, la grande majorité des producteurs dans notre région pratiquent une agriculture mixte, faisant les mêmes choses que moi à différentes échelles, mais nous ne supportons pas—je

[Text]

Coalition, who say they have producers from all over the place supporting them. That is one thing I want to make perfectly clear: they do not speak for the vast majority of farmers in western Canada.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Twarzinski.

Mr. Twarzinski: With regard to the cheap grain, you know, I have been farming long enough to know that through the early 1960s or mid-1960s and later on, it was found that cheap grain in one part of the country would be moved to another and cheapened the grain there and, then, if it moved across the border, it cheapened the grain all around, so that all you had was a crippled grain economy and crippled grain production. So there may be short advantages for the speculator, but I think for the good sense of government, in order not to cheapen agriculture, they had better think twice before they take advantage of this type of practice.

The Chairman: That is a very good note on which to end. I can assure you that every member of this committee is thinking twice, three times, and more. Each day our job does not get any easier, I can tell you that. Thank you very much for coming.

The meeting is adjourned until 9.00 o'clock tomorrow morning.

[Translation]

n'ai encore trouvé personne qui supporte—la politique proposée par la «Coalition de la production» qui prétend que tous les producteurs la soutiennent. C'est là une chose que je veux établir de façon parfaitement claire: elle ne parle pas au nom de la grande majorité des fermiers de l'Ouest canadien.

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Twarzinski.

M. Twarzinski: En ce qui concerne les grains à bon marché, vous savez, je suis cultivateur depuis assez longtemps pour savoir de quoi il retournait au début des années 60 ou au milieu et plus tard, on s'était aperçu que ces grains à bon marché passaient d'une partie du pays à une autre et y dépréciaient les grains et, ensuite, s'ils traversaient la frontière, ils dépréciaient les grains tout autour, ainsi tout ce que vous aviez c'était un système économique et une production de grains boîteux. Le spéculateur peut y trouver de petits avantages mais je pense que le gouvernement, afin de ne pas déprécier l'agriculture, ferait mieux d'y penser à deux fois avant de tirer profit de ce type de procédé.

Le président: Voilà une très bonne note pour terminer. Je puis vous assurer que chaque membre de ce comité y pense à deux fois, trois fois et davantage. Je peux aussi vous dire que, chaque jour, notre travail ne devient pas plus facile. Merci beaucoup d'être venu.

La réunion est ajournée jusqu'à demain matin 9 heures.

APPENDIX "TRPT-105"

Submission by the Prairie Farm Commodity CoalitionOn Bill C155, An Act to Facilitate the Transportation, Shipping, and Handing of Western Grain and to Amend Certain Acts in Consequence Thereof

The Prairie Farm Commodity Coalition appreciates the opportunity to appear before this committee to present its concerns and proposed amendments for Bill C 155. The problems which have arisen from the outdated Crow rates during the last decade have been well documented. The statutory rates have not only resulted in an inadequate transportation system but have had a continually distorting effect on the prairie economy. These distortions have been detrimental to livestock production, development of value added industries and crop diversification on the prairies.

During the 1970's, inflation rapidly increased the magnitude of the Crow rate distortions and a growing number of prairie groups realized that changes must be made. A 'Crow Reform' movement began resulting in the formation of the Prairie Farm Commodity Coalition in 1978. Its members consisted of those commodity groups who recognized the impediment the Crow rates presented to the development of an efficient and diverse prairie agricultural industry. The PFCC presently represents some 68,000 farmers through the following grain and livestock organizations:

Palliser Wheat Growers Association

Saskatchewan Canola Growers Association

Manitoba Canola Growers Association

Western Barley Growers Association

Flax Growers Western Canada

Manitoba Cattle Producers Association

Alberta Cattle Commission
Alberta Cattle Feeders Association
Alberta Feed Grain Users Association
Alberta Pork Producers Marketing Board
Central Plains Farm Business Association
Carman Farm Business Association
Saskatchewan Stock Growers Association

From the beginning, their common objective was to obtain a dynamic agri-food industry on the prairies which would provide incentives, competition, and choice to all those involved. They were committed to finding a solution to the Crow dilemma which would allow the prairies to develop to their full potential. The PFCC began the task by researching, documenting and preparing a proposal which would accomplish this objective. This proposal received wide circulation and discussion over the period 1978-1982. Central to the PFCC position on Crow reform were a set of basic beliefs. These were:

- (a) That the original Crow Rate Agreement was a Western Economic Development thrust - and not a transportation policy - and that any solution to the problems created by the rate should be based on Economic Development objectives - in a 1982 rather than an 1897 environment.
- (b) That maximum development potential and efficiency are obtained where the bulk of production and marketing decisions are left to individual farmers working within a clear and stable policy environment.
- (c) That though there is an obvious and necessary role for Government to assist and encourage the export of grain and other commodities, that this should not be done at the expense of domestic markets and all the

potential economic activity that is derived from domestic processing (including livestock feeding) value adding, new crop development etc.

(d) That over time, any benefits from the low grain rates have tended to be capitalized back into land values and have been reflected in artificial production and marketing decisions. Therefore there is economic rationale for Government to commit funds on an ongoing basis equal to the current Crow Benefit to allow producers to adjust to any new environment. However, in the long run producers should be and will be prepared to pay for all or most of the cost increases involved in handling and transporting their grain so long as they have control of the system and are assured of efficient and cost effective service.

(e) That any amendment to the Crow legislation should deal comprehensively with all the elements involved rather than dealing with them in a piece meal and ad hoc way.

Consequently, the PFCC was very encouraged by the government's announcement last year that laid out a clear set of objectives for a comprehensive reform of Western Transportation. They were major participants in the Gilson consultations and entered into them with the hopes of developing a comprehensive solution to the Crow problem. The PFCC realized that in order to obtain a policy which would achieve the desired end results with the least possible hurt to any one sector, compromises would be necessary and participants would need to remain flexible.

The PFCC felt the Gilson consultations were sucessful and the ensuing report represented a very feasible compromise to a highly controversial issue. The Gilson recommendations however, were based on economics and for

some prairie groups politics dictated those recommendations as being unacceptable. In addition, Quebec which had not been included in the Gilson process, developed serious concerns about the possible impact of an expanding and diversifying Western Agriculture on their industry. The government chose to succumb to the political pressure and amended the Gilson proposal to satisfy those groups. This resulted in the February policy announcement, which included among other changes, a stop to the phase-in of payments when they reached a 50:50 split between producers and the railways. The PFCC, in the hopes of getting at least a portion of the distortion removed, continued to support the government on this proposal. However, further pressure from both the Prairie Pools and the province of Quebec resulted in major changes to Dr. Gilson's and the Government's original proposals. The far reaching economic benefits for Western Canada aimed at in the Gilson recommendations have been lost and the PFCC is strongly opposed to this legislation unless amendments are made.

Objectives

In order to understand the shortcomings of Bill C 155 it is first necessary to review the objectives. The Prairie Farm Commodity Coalition originally set three fundamental goals for Crow reform. These were:

1. The railroads should receive adequate revenue from the hauling of prairie grain through the freight rate structure.
2. Any Government contribution must be neutral in the market place, so that the livestock and value added industries on the prairies can develop to their full potential
3. The solution must provide for an efficient, responsive, and viable

grain handling and transportation system over the long term.

These objectives were very similar to the governments own principles set for Crow reform and were generally agreed to by all groups present at the Gilson consultations.

The need for the railways to receive adequate compensation for hauling grain is a well recognized fact. The deteriorating transportation and handling system has resulted in an inability to move growing volumes of grain off the prairies to meet expanding export markets. Low quotas and prices, increased storage costs, and lost sales resulting from an inefficient system all serve to reduce producers income. Because of the very significant revenue shortfall from grain, the railway capacity problem has begun to impact on other bulk commodities - especially those moving to the West Coast. Almost everyone agrees that we must deal with this problem.

The other two objectives, of neutrality and an efficient, responsive transportation system, depend upon how and to whom the 'Crow benefit' is paid. This is where opinions diverge and controversy exists.

The Gilson recommendations acknowledged that in order to alleviate the existing distortions any Government subsidy must be placed in the hands of the producer. He then has the ability to maximize his options and also has an influence on the development of the transportation and handling systems. The PFCC long ago realized that the only economically feasible method for removing the effect of the Crow rates on the pricing of feed grain was to ensure that producer freight rates reflected the actual cost of moving grain. By paying any compensation directly to producers they were in turn

left free to make cropping and marketing decisions best suited to their operation and financial situation. The gradual phase-in of the payment was a compromise in order to give grain producers and the grain handling system time to adjust their operations accordingly. All sectors of the prairie agricultural industry would have benefited through development, diversification and a strong economic base for agriculture.

The three Prairie Wheat Pools, however, saw the question of who should receive the payment a little differently. They viewed any increase or growth in the local market for grain as a direct threat to their export monopoly. They were afraid of changes in the grain handling and transportation system which could possibly see their existing elevator structure suffer at the hands of more progressive and flexible grain companies. For different reasons but a common objective of getting the entire benefit paid to the railways, the Pools joined forces with Quebec lobby groups.

Quebec farm groups resented not being included in the Gilson discussions and were fearful that paying the crow benefit to producers would lead to rapid expansion in Western livestock production. They expressed the concern that such expanded production would inevitably endanger markets that they had developed for pork over the last five years - markets that in fact were originally serviced by Prairie producers prior to the very rapid expansion of Quebec hog production over the period 1975-1981. Government studies which indicated that proposed changes in the Crow would have a insignificant impact on Quebec livestock production and markets failed to convince them and the lobby to have the money paid to

the railways continued.

The result of this intense lobbying is the proposed Bill C 155. The Crow rate is still to be changed but all the benefits which would have accrued to the West under the Gilson recommendations have been lost. Only one of the original objectives set for Crow reform will be met. A massive outlay of government funds will go each year to the railways while Prairie livestock producers and processors will continue to be disadvantaged, related industries will suffer, and grain producers will be dependant upon a single export market serviced through an inefficient and costly transportation and handling system. The government, by choosing to pay the railways, will disadvantage every sector of the Prairie agriculture industry to some degree.

Implications of Bill C 155

To Grain Producers

Grain producers on the prairies rely heavily on local feed grain users and processors as a marketing outlet. Of the approximately 33 million tonnes of Wheat, Oats, and Barley produced annually on the prairies, 8 million tonnes or 24 % is consumed locally. Producers of other crops such as Rapeseed and Flax also market a large portion of their crop to various prairie processors. Any decline in these domestic markets will have severe implications for grain producers. They will be left entirely dependant upon an export oriented system with no alternative markets. Over time, the impact of a large export subsidy on grain, oilseeds, and other crops will be to force all such commodities out to the railway system for export. In addition, commodities not eligible for the subsidy will gradually disappear.

Due to a lack of competition and alternatives producers will be unable to pressure the transportation and handling systems to innovate in order to improve efficiency and reduce costs. Handling costs have increased dramatically in the last decade. In 1971 total primary elevator handling costs were \$1.38/MT but by 1981 they had risen to \$9.37/MT - an increase of more than 500%. Producers, forced into delivering grain to the primary elevator, will have little control over future increases. Trucking and other modes of transportation will be unable to compete against a highly subsidized rail system. The main result of Bill C 155 will be that innovation and aggressiveness bothby the individual grain producer and by the entire grain industry will be eroded.

To Livestock Producers

Livestock production is a major prairie industry representing 33% of total farm cash income. Unless amendments are made in Bill C 155, Livestock production and all related industries on the prairies will suffer. Predictions are that over time, livestock feeding on the Prairies will decline to the point where it is only sufficient to serve the Western Canadian market - a reduction of 60%.

Paying the entire Crow Benefit to the railways is the worst possible scenerio for livestock producers. In past years feed grain users have been partially protected from the full distorting effects of the Crow on feed grain prices due to the inability of the handling and transportation system to move grain freely. However, with the anticipated improvements in rail movement, livestock producers will feel the full effects of the rate

distortion. It is estimated that the total added cost of paying the railways, to just the hog and beef sectors, will be between 639 - 852 million by 1990/91, depending on the level of production. This estimate takes into account grain producers sharing a portion of future freight increases, therefore the claim that Western livestock producers will still benefit from a pay the railway solution is invalid.

To the Western Economy

The grain, oilseed, special crop and livestock industries on the prairies provide the basis for an extensive meat and food processing sector. In the meat packing industry alone, there are a total of 140 plants across the prairies which employ over 10,000 people. These industries, together with the basic food production and farm supply sector, have a very big multiplying effect beyond the basic production activity. Any reduction in livestock production or grain for local processing will cause a deterioration of these value added industries. Based on Ag Canada data it has been estimated that the overall economic activity generated will be 1-1.4 billion less in 1990 under a pay the railway solution compared to what would have occurred under the Gilson recommendations. The result will be widespread economic losses in both jobs and capital expenditure through out the West and Canada in general.

As a result of these very serious implications of Bill C 155 the Prairie Farm Commodity Coalition recommends the following changes be made in the legislation.

Recommendations**Railway Compensation and Efficiency Measures**

While the Railways have expressed disappointment with the level of compensation proposed under Bill C 155, it could be suggested that they have achieved a much greater degree of satisfaction of their needs than have other participants. We recognize railway concerns with some elements of the compensation package and expect that they will be reviewed in the future. On the other hand we suggest that Bill C 155 has guaranteed that grain and oilseed shippers will be burdened with an increasing share of the cost of an extremely costly and inefficient handling and transportation system. Those who have predicted the emergence of VIA GRAIN over the years are probably closer to the truth than they would wish.

We do not believe that efficiency and cost effectiveness can be achieved through regulation nor through the threat of the Government withholding payments. While we recognize the merit of a greater degree of cooperation and coordination, we do not feel that of itself this will result in the necessary rationalization and technological improvements in the system. We therefore make the following recommendations with respect to railway compensation and system efficiency:

- (a) That up to 20% of the Crow Benefit be paid directly to the railways, with the remainder of the Benefit being paid out to the producer direct or to the shipper (ie. elevator company). This would leave the shipper and/or producer responsible for paying at least 80% of the actual compensatory rate.
- (b) That section 39 be amended to allow establishment of variable rates (under the maximum single car rate) based on multiple car movement, weekend loading, etc.

Payment of Government Share of Cost

As previously outlined, payment of the entire government share to the railways in unacceptable. It completely ignores the harm done to Prairie livestock, processing, and related industries. Producers must be given the opportunity to make their own decisions on how and where their crow benefit is spent. The PFCC recommends that the following be included in Bill C 155:

- The governments share of costs be distributed 80% to producers and 20% to the railways.
- Each producer be given a subsidy entitlement based either on 80% of his production potential or 100% of his previous years grain sales.
- A producer have the option of receiving his entitlement as a cash payment or through a freight credit account to be administered by the primary elevator.

Volume Capping

The PFCC feels that the government by limiting its share of cost increases to 31.1 million tonnes is creating a disincentive for maximizing grain and oilseed production on the Prairies. One of the main purposes of changing the Crow rates was to improve rail capacity and develop an efficient high through put grain handling and transportation system. If the government feels it is necessary to limit their contribution it should be done in other ways which will not discourage production.

The PFCC recommends that the volume cap of 31.1 million tonnes be removed.

Inflation Sharing

The PFCC has always felt that if producers were provided with an efficient and cost effective transportation and handling system, eventually they should and could be prepared to pay for it. In this context we feel that if the volume cap is removed and if some effective "saftey net" is in place, producers should eventually be able to pay all cost increases.

Safety Net

The PFCC supports the concept of a safety net which would protect grain producers from excessive future freight rates in relation to grain prices. We feel that the proposal put forward by the Government is reasonably fair to both producers and taxpayers.

Producer Cars

Producer Cars provide an important marketing option for grain proudcers on the prairies. It enables them to by-pass the elevator system and therefore save on handling and other elevator charges. In times of restricted space at local delivery points it provides producers with an alternative market outlet and the resulting cash flow. Producer cars also provide some competition in an otherwise near monopoly grain handling system.

The PFCC feels that the allocation of producer cars should remain with a neutral authority. The SGTC, which has representatives from the six major grain companies on it, should not control cars which they could view as restricting their own portion of the car supply. The PFCC feels section 17 (1)d could result in a conflict of interest and therefore recommends that it be removed from the Bill. The allocation of Producer cars should remain

with the Canadian Grain Commission.

Review

The PFCC strongly supports the concept of a meaningful review of the whole Crow Rate legislation at some point when its effectiveness or problems have been properly evaluated. We have very serious concerns about two elements of the review - whether sufficient time will have elapsed by 1985/86 for a meaningful review to take place and whether the Government of the day will in fact be constrained to deal with it in a meaningful and comprehensive fashion. We request that the Committee consider both these elements.

Summary

In this brief, we have attempted to outline the concerns the Prairie Farm Commodity Coalition has with Bill C 155. The PFCC recognized the need for Crow change and worked towards obtaining a solution which would provide for an efficient and viable agriculture industry on the prairies. We strongly supported the Gilson compromise and were prepared to further compromise and support the amendments announced by the Government last February. However the latest amendments presented in Bill C 155 fail to meet the objectives originally set for Crow reform and the PFCC is strongly opposed to the legislation as now written.

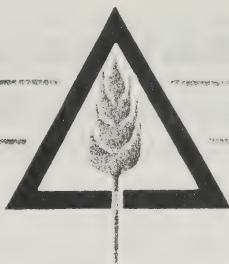
To reiterate, the PFCC's major concern and the one which is basic to achieving the set objectives, is the method in which the Crow benefit is paid. The Prairie livestock and processing industries and the multiplying effect they have on the Prairies , make an extremely large contribution

to the Canadian economy. As a country, we cannot afford to lose the value added by these industries or the jobs associated with them. Government and private studies, as well as the Gilson consultations, have all concluded that in order to remove the existing distortions and disincentives for these industries, any Crow subsidy must be paid to the producer. He is then left free to decide, in his best interest, what to grow and where to market it. Any Prairie economic growth occurring as a result of Crow reform, depends upon this method of payment.

However, the government chose to base their Crow legislation on politics rather than the economics involved. This is unacceptable as the damaging consequences of Bill C 155 cannot be ignored. Amendments must be made, particularly with respect to the method of payment, before the Prairie Farm Commodity Coalition will support Bill C 155.

AUGUST 1983

APPENDIX "TRPT-106"

PALLISER**WHEAT GROWERS ASSOC.**

219 - 3806 ALBERT ST., REGINA, SASK., S4S 3R2 • (306) 586-5866

Submission
to

Standing Committee on Transport
respecting

Bill C-155

"An Act to facilitate the Transportation, Shipping
and Handling of Western Grain"

Presented by:

Palliser Wheat Growers Association**Regina, Saskatchewan****July 22, 1983****TO PUT WHEAT BACK INTO BUSINESS!"**

PALLISER**WHEAT GROWERS ASSOC**

219 - 3806 ALBERT ST., REGINA, SASK., S4S 3R2 • (306) 586-586

July 22, 1983

Maurice A. Dionne, M.P.
Chairman
House Standing Committee on Transport
House of Commons
Ottawa, Ontario.

Dear Sir:

It is our pleasure to submit for the Committee's review the attached brief respecting Bill C-155. Palliser endorses the need for change in western grain handling and transportation and supports the general review of statutory rates for the movement of grain.

We encourage the Committee to remain open-minded and objective as it sits in deliberation on submissions respecting the proposed legislation. If in its considerations it must come down in favour of one view relative to others, Palliser trusts that it will judge on behalf of the grain producers of western Canada rather than the vested and more vocal interests of other industry participants.

Palliser is prepared to explain and elaborate on the items set forth in this document and would welcome an opportunity to appear before the Committee at its scheduled hearings in Regina the week of August 8, 1983.

Submitted on behalf of Palliser Wheat Growers Association.

B. Schmidt
per:
Paul Orsak,
Chairman,
Palliser Committee on the Crow

'TO PUT WHEAT BACK INTO BUSINESS'

Summary**Executive Summary**

The Palliser Wheat Growers Association commends the federal government for their efforts to alleviate the statutory rate constraint to the evolution of an efficient grain transportation system. It has long been the contention of the Association that change to the statutory rate is both inevitable, and, must facilitate not only the efficient and cost-effective movement of grain to export position, but also the maintenance in Western Canada, of a viable secondary processing and livestock feeding industry proximate to the source of raw materials. Although Bill C-155 addresses the need for change, it is the concern of the Association that the Bill, in its present form, embodies fundamental constraints to the evolution of an efficient system. These constraints are related to:

- i) severe limitations on the ability to establish lower rates; and
- ii) the dominance of members with a vested interest in maintaining the status quo on the committee charged with monitoring system change.

The specific recommendations of the Association to address the limitations implicit in Bill C-155 are summarized as follows:

1. Palliser believes that the procedures for establishing lower rail rates for a delivery point should pattern those in effect for grain elevator operators. i.e. under Section 39 of the Canada Grain Act, licencees can file a schedule of rates annually with the Canadian Grain Commission at or below the maximum tariff established by the Commission. Amendment of these filed rates requires only fourteen days notice. Therefore, Palliser recommends the removal of Sections 45, 46 and 47 of Bill C-155 and proposes the substitution of procedures similar to those in Section 39 of the Canada Grain Act, to enable change below the maximum rates.
2. It is recommended that regulation respecting producer cars remain under one Act, that being the Canada Grain Act. Therefore, this

Summary

subsection should be deleted from Bill C-155. Further, we request the Minister of Agriculture to establish a Task Force with a majority representation by producers to review the rules and procedures of Producer Car allocation.

3. The Association recommends a restructuring of the proposed Senior Grain Transportation Committee to incorporate a more balanced and objective representation. Specifically, the provision for three representatives on the Committee representing the interests of feed grain consumers outside the prairie region as set out in subsection 3-(d)-(ix) be amended to substitute three additional producer representatives from within the prairie region, each duly elected to represent the interests of wheat producers, feed grain producers, and oil seed producers respectively. As well section 12 of the Bill should be amended such that a two-thirds majority of these six producer representatives would maintain an absolute veto over the balance of the Committee on matters of direct concern to producers (such as allocation of producer cars) and on effective equivalent voice to the balance of the Committee on matters dealing with awards, sanctions, and efficiency incentives for all system participants.
4. Palliser supports the initiatives of livestock groups in proposing compromise alternatives embodying freight entitlement. As such, it is recommended that the committee give serious consideration to the amendment of Section 55 of the Bill to facilitate freight entitlement with at least 80% of the Crow Benefit available at the option of the producer.
5. The proposed "safety net" should be established on a basket of farm gate prices since costs beyond that point are outside the control of producers.
6. It is the belief of the Association, that on-going discussion and deliberation, prior to the 1985-86 review, is a necessary mechanism to insure that all avenues and options are explored. As such, Palliser

Summary

recommends that provision be made within the legislation for a pool of funds to be accessed by system participants in proportion to their capital employed in grain production and marketing to facilitate ongoing study and review of alternatives. These monies should be drawn from the Administration Budget established at \$5.7 million to 1985/86 and available through application to the Minister of Transport. The magnitude and legitimacy of each application would be at the Minister's discretion.

Introduction

Palliser Wheat Growers Association, since its inception in April 1970, has actively promoted the need for change in western Canada's grain handling and transportation system. Throughout its thirteen years of activity, Palliser has solicited on behalf of all western grain producers, a removal of constraints and barriers to the evolution of a more efficient and effective grain transport network. A recurring theme has been the need to remove the constraint of statutory rates that no longer bear any relationships to the costs of transporting grain.

The primary objective of Palliser's producer members is to maximize grain production to meet the demands of export and domestic markets as cost effectively as possible. That is, to optimize profits from crop production. A Palliser producer member is prepared to accept the dictates of international grain markets as the price for his product, and is prepared to tolerate the vagaries of weather, interest rates, fertilizer costs, and other cost related factors as they impact on his cost of production.

However, a Palliser member is not prepared to accept a transportation or handling constraint as the limitation on his ability to market his product. Nor is he prepared to resolve this constraint by paying for the retention of an archaic and out-moded handling and transportation system that is protected by statute from an orderly evolution towards efficiency. Nor does a Palliser member desire, that the solution to remove constraints to access to the export market create new constraints for the domestic market.

Specifically, Palliser has advocated change to statutory rates; has recognized that producers must pay more if they are to enjoy a re-vitalized transport and handling network; and has publicly committed to such change. This commitment is contingent on the new rate structure facilitating efficient movement of grain; on checks and balances being provided to ensure adequate levels of service and performance; and that there are no adverse impacts on domestic markets for grain.

Resolutions passed at the past four successive Annual meetings of the Association attest to this public commitment. Copies of those resolutions are appended to this document (Appendix A). Attention should be drawn to the six fundamental principles outlined in the January 1980 resolution and the need to re-iterate these principles in light of the legislation proposed in Bill C-155:

- i) the new rate should be compensatory to the railways;
- ii) the new maximum rate should be statutory, distance related, and regularly adjusted to cover cost increases;
- iii) the rate system should include provision for negotiated rates below the maximum;
- iv) the railways should provide service and volume guarantees;
- v) the Crow Benefit should be paid directly to producers; and
- vi) future inflationary costs would be absorbed by producers.

Palliser continues to support these six principles with the need to acknowledge some modifications that have been debated and proposed in the intervening three and a half years. However, Palliser would re-iterate that the six principles are inter-related, they contain within themselves the elements of compromise and concession and the intent of all six must be captured to represent fairness and equity to producers.

Unfortunately, Bill C-155 does not represent such a compromise. Specifically, it fails in its ability to allow the potentially re-vitalized handling and transportation system to evolve efficiently through time and it represents a serious threat to domestic processing and livestock markets in its failure to accord the Benefit direct to producers.

The Need For Change

The inefficiencies and capacity constraints in western Canada's grain handling and transportation network have been well-documented during the deliberations on the Crow over the past decade. The lost export markets and lost market credibility; the need for public funds to provide first branchline subsidies, followed by new hopper cars, re-furbished boxcars, branchline rehabilitation, more hopper cars and finally, a long term pact for major capital improvements in the total western rail network; and the slow erosion of a secondary processing and livestock industry are all testaments to the need for change.

However, in light of the debate that at times suggests that western Canadian farmers resist the change, or cannot agree to the structure for such change, it needs to be re-stated that change is indeed required. Farmers have paid a heavy toll for the inadequacy of its handling and transport system as have all taxpayers in Canada. Lost export sales and markets, estimated in excess of a billion dollars in one three year period 1977 to 1979 by the Canadian Wheat Board, are only indicators of such recurring phenomena in the future as we target at increasingly larger volumes of export movement each year.

The ability to move record volumes of grain in the past two years as a result of a massive capital input in hopper cars and rail rehabilitation coupled with excess rail capacity due to the recessionary decline in competing rail products indicates both the need for change and the benefits if such change is to come. Record tonnage movements by rail to both the west coast and Thunder Bay in the current crop year substantiates that the railways can get the job done and the markets do exist.

However, the general increase in economic activity as Canada begins to recover from the recession suggests that this opportunity may soon evaporate as historic competition from other bulk commodities such as coal, sulphur,

potash and lumber demand and receive the attention of the railways by virtue of their ability to pay their own way. It is important that a renewed contract between producers, the railways, and government be established to ensure that grain will become a priority item for rail movement and that long-term plans can be developed and implemented.

Palliser applauds, with reservations the efforts of the federal government in the past twenty years as it has moved to alleviate the stress placed on octogenarian grain rates. As time and inflation eroded the compensatory nature of rates cast in the last century and molded in the first quarter of this, the physical rail network and the rolling stock for grain deteriorated. With a major test of the system in the mid-1960's as Russia for the first time became a customer rather than a competitor, the signs of neglect and age became apparent. In the intervening twenty years a trebling of our export potential coupled with the debilitating impact of double digit inflation has all but collapsed the system.

Current statutory rates pay about one-fifth the cost of moving grain to market. Complex programs developed by successive governments to piecemeal a rail system have allowed grain to move to export position, but at considerable penalty to efficiency and market confidence. Branchline subsidies that carry with them the contradiction of application for abandonment on lines guaranteed as part of the basic rail network to the year 2000 cost the federal treasury more than double what producers pay in statutory rates. Grain originating on main lines, which should be moved at lowest cost, is shunned by the railways as it cannot earn the subsidy.

Numerous Commissions and Authorities have reviewed the rail network and the costs of transporting grain only to conclude that the railways indeed are losing money and the network has deteriorated to extremely inefficient levels. The federal government, provincial governments and producers through the Canadian Wheat Board have all contributed hundreds of millions of dollars of capital to acquire hopper cars to enable grain to be transported to market without a specific infrastructure for the efficient utilization of these resources.

In the past five years the federal government has had to invest capital at the very core of the rail network, the lines themselves, through its branchline rehabilitation program. Without this capital, grain could not be moved by rail, but at what cost to efficiency are these investments made.

All of the federal initiatives have been directed to the symptoms of one ailment to the grain handling and transportation system. Its starvation through lack of capital. This starvation was slow through five decades to the mid-1970's, but has escalated rapidly in the past ten years due to inflation. It is such that even with today's large amounts of intravenous feedings (\$1.200 million in branchline subsidies, \$353 million in hopper cars, commitment of \$700/million to branchline rehabilitation), the condition of the system must still be considered critical. The cure does not lie with still larger doses of the same medicine, but a carefully administered long-term program for rehabilitation. That program has at its nucleus the re-structuring of the basic payment for tasks to be performed. Palliser believes, with confidence, that if the rates for the movement of grain are re-established at compensatory levels, that much of the capital necessary to evolve an efficient and effective rail network will be attracted as a normal business function.

Whereas Palliser applauds the efforts of the federal government over the past twenty years, it is much more assured that a longer term solution is available through a re-structuring of rail rates as proposed by the intent of Bill C-155. Notwithstanding this assurance, Palliser has specific concerns respecting the mechanics of this re-structuring as encompassed in the actual legislation itself.

Concerns With Legislation

Palliser supports change to current statutory rates such that two primary objectives can be realized:

- i) a transportation and handling system can evolve that will allow grain to be moved to export positions in an efficient and cost-effective manner; and
- ii) a healthy secondary processing and livestock feeding industry will be maintained on the prairies as an alternative to export markets as a natural by-product of proximity to source of raw products.

Palliser has concerns that these two objectives will not be met as a result of constraints embodied within the mechanics of change as set out in Bill C-155. Specifically, the concerns are centred in three significant concepts within the proposed legislation, namely:

- i) Constraints to efficiency
- ii) System performance
- iii) Method of payment of Crow Benefit

Constraints to Efficiency

Palliser's major objective in supporting a change to statutory rates, and as a producer organization, committing to the payment of additional costs for the rail transport of grain, is that increased volume capability and cost efficiencies will only result if the railways can establish compensatory tariffs. However, Palliser's support is contingent in there being no obstacles to the realization of these volume increases and cost efficiencies in the new rate structure. Such is not the case. Within the proposed legislation there exists two major constraints to potential efficiency gains in the future; namely:

- i) severe limitations on establishing lower rates for more efficient and lower cost shipments; and
- ii) policing of the system changes by a committee dominated by members that have a vested interest in the maintenance of an inefficient network.

Section 45 of Bill C-155 sets out the provisions for lower rates at delivery points in western Canada. It essentially negates any potential for lower rate tariffs until August 1986, and even then requires an onerous procedure including filing seven months in advance of interest to establish a lower rate and defense of such action before the Canadian Transport Commission. In fact, it is more difficult under the proposed legislation to obtain a lower rate at a location under sections 45, 46, and 47 than it is to get a higher rate under sections 48 and 49.

As producers of grain and the ultimate payer of these rates in the future, Palliser believes this is an abominable situation. Where else in Canada do we have legislation that "protects" the consumer of goods or services from lower costs by forcing suppliers through a lengthy process to reduce his prices. It is understandable to provide protection to consumers by way of ceilings and maximums, but mechanisms to support floors and minimums are difficult to comprehend.

If one attempts to understand the rationale for these restrictions on

lower rates, it becomes apparent that their major advocate is the grain companies with country elevators situated across the prairies. Their concern is the potential competition that may arise for their historic captive grain throughput if transport rates were to differ by significant degrees. They raise spectres of prairies devoid of elevator facilities for hundreds of miles, of producers having to truck grain great distances over deteriorating highways and waiting for hours at large multi-nationally controlled inland terminals. They believe the producer is so devoid of common-sense that he will be led blindly by this odious combination of railway barons and multi-national giants into a system that will one day control his very enterprise through expurging of all alternatives.

They would have us forget that 75% of all country elevator capacity and 83% of all terminal capacity is controlled by producer co-operatives. That the railways have existed for 85 years without an ability to move rates in any direction, let alone down. But most important they fear the need to become competitive in the handling of the producer's grain.

Producers perceive their price for grain as what they receive after transportation and handling charges are deducted, not just transport charges. Elevator tariffs at terminals and country elevators are currently some 2.5 times the statutory rate to move grain between them. Ten years ago they were approximately 2/3 the statutory rate. The producers demand for efficiency in the network goes beyond rail tariffs, but extends to both handling and transportation. It is necessary that the constraints to the economies of greater volumes through consolidated delivery locations and the economies of multi-car loadings be removed rather than enshrined by the legislation.

Palliser believes that the procedures for establishing lower rates at rail delivery points should reflect the same procedure as that which is in effect for the grain elevator operators. That is, the procedures set out in the Canada Grain Act for lower charges by Licencees under section 39 (see Appendix B) which allow licencees to file a schedule of changes to the

Canadian Grain Commission each crop year at or below the maximum tariff established by the Commission, and to amend these changes at any elevator with only fourteen days notice.

Surely if this is an acceptable procedure for one element of the transportation and handling network, it is also acceptable to other elements. As such, Palliser recommends the removal of sections 45,46, and 47 of Bill C-155 and proposes a substitution of provisions for maximums and change below the maximums as set out in section 39 of the Canada Grain Act.

In addition to the ability to foster competition for producer's grain, it is necessary to provide rewards for good performance and penalties for failure to provide adequate levels of service. Palliser believes that these rewards and penalties as they relate to system performance must be established in a manner that the incentive leans more to exceeding expectations than to penalizing failure. Further, the efficiency incentives must go beyond single crop years in that a considerable degree of the efficiency in grain movement is captured through capital investment in new technology and maintenance of an effective network more so than meeting individual crop year targets.

To achieve these efficiency gains on behalf of the network, it is necessary to provide a system of returns to the railways that transcend a single crop year. Further, the establishment and arbitration of these rewards and penalties cannot be empowered to a group wherein the largest plurality has a vested interest in maintenance of the status quo and is not objective in its assessment of performance. The proposed membership of the Senior Grain Transportation Committee which consists of 10 members that represent a vested interest in the shipping of grain (C.W.B. Chief Commissioner and eight grain company or grain dealer licensees, and one process elevator licensee), 4 members that have no association with the rail transport of grain (representative of Lake Carriers and the three non-prairie feed grain consumers), and 2 representatives of the railways who of necessity must be defaulted from involvement; leaves only 5 objective members (Chief

Commissioner of the Canadian Grain Commission, the Administrator, and the producer representatives) or less than 25% of the total membership.

This Committee has significant responsibilities under Section 12 of the Bill respecting advice and recommendations on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain including; performance objectives for system participants and related awards and sanctions; measures to improve capacity and efficiency of the network; as well as the allocation of railway cars for grain movement. The ability to set awards for all system participants, including the elevator companies, must be re-assuring for them given the disproportionate share of membership from that sector on the Committee. Notwithstanding the make-up of this Committee, which is dealt with in a succeeding section of this submission, Palliser has a major concern in the objectivity of this Committee in establishing the necessary incentives for long term efficiencies in the system.

This failure to provide for efficiency rewards to be earned over time as opposed to sanctions as set out in Section 21-2, coupled with the capture of all cost reductions by the federal government under section 54-3 through reduction in its commitments as opposed to a sharing of cost reductions through efficiency gains, are of concern to Palliser. As producers we are asked to commit to pay higher rail costs in the future, but see no ability to gain a return for these higher costs through technological improvement in the handling and transportation system. We would recommend that the Transport Committee give serious consideration to the make-up of the Senior Grain Transportation Committee; to its responsibilities for setting awards and sanctions, and to the failure of the proposed legislation to facilitate investments by the railways in efficiency improvements.

System Performance

Palliser's primary objective in agreeing to change in the system called for improvement in both the throughput capability of the network and its cost-effectiveness in achieving this increased capacity. In addition to the constraints to efficiency that have been set out in the preceding section, Palliser has major reservations as to the cost-effectiveness of the implementation and administration of the renewed rail network. Central to this concern is the dependence in the proposed legislation on the use of regulation and the power of the Senior Grain Transportation Committee.

Palliser recognizes that regulations are a necessary part of legislation in that they provide for the mechanics of implementation of the intentions of policy-makers. However Palliser has a major concern with the ambiguity and obfuscation of the policy-makers. A review of the Bill suggests that very little of the legislation is not subject to the review and recommendations of Committees, Administrators, Commission, Ministers, or Orders in Council (see Appendix C for partial list of sections of Act). In fact those sections that are not subject to review or regulation are those that are most detrimental to the future efficiencies in the rail network, namely sections 45, 46, and 47 dealing with rate setting.

Palliser is also concerned with one aspect of the grain handling and transportation system that it considers to be an inviolate right of all producers that of producer cars, which will now be subject to review and recommendations by provisions of this Act. For the past eighty years the right of producers to order and load producer cars has represented an ultimate check and balance on the concentrated powers of grain companies and the railways. With the passage of Amendments to the Manitoba Grain Act in 1902 and 1903 and the affirmation of producer's rights in the celebrated Sintula case, whose verdict was upheld by the supreme court of Canada, producers have maintained an option to load and ship their own grain (reference Appendix D).

There has been a continued erosion of the producer car option primarily as the institutions within the grain trade have established regulations and procedures to remove this anomaly from their orderly bureaucratic world. The right established in 1902 to have one producer car for each car shipped by a grain company at a delivery point has declined through a 1 to 2 ratio to the 15% limitation within a shipping block recently imposed. This limitation in fact should be considered as 1 producer car to 20 elevator cars as the limit is 5% of any one grain on producer cars within the block, and generally all cars requested by producers within a region at any time are for just one commodity. Given that most of the agitation to further restrict producer cars is centered with the existing grain companies and government institutions in the trade, Palliser has concerns for the objectivity of a review by the proposed Senior Grain Transport Committee.

This right is now in jeopardy as a result of provisions in subsection section 17-(1)-(d) of Bill C-155 in that the Administrator in consultation with the Senior Grain Transportation Committee will review the method of allocating producer cars. It takes very little imagination to conjure the recommendations that would be forthcoming from a Committee which is dominated by membership that have treated producer cars with disdain over the past quarter century.

We believe strongly that producer car regulation remain under one Act, that being the Canada Grain Act. Therefore, Palliser recommends that this subsection be deleted from the Bill. Further, we will be requesting that the Minister of Agriculture establishes a Task Force with a majority of producer representation to review the rules and procedures of allocation ensure that the producer car option is a more effective and equitable alternative.

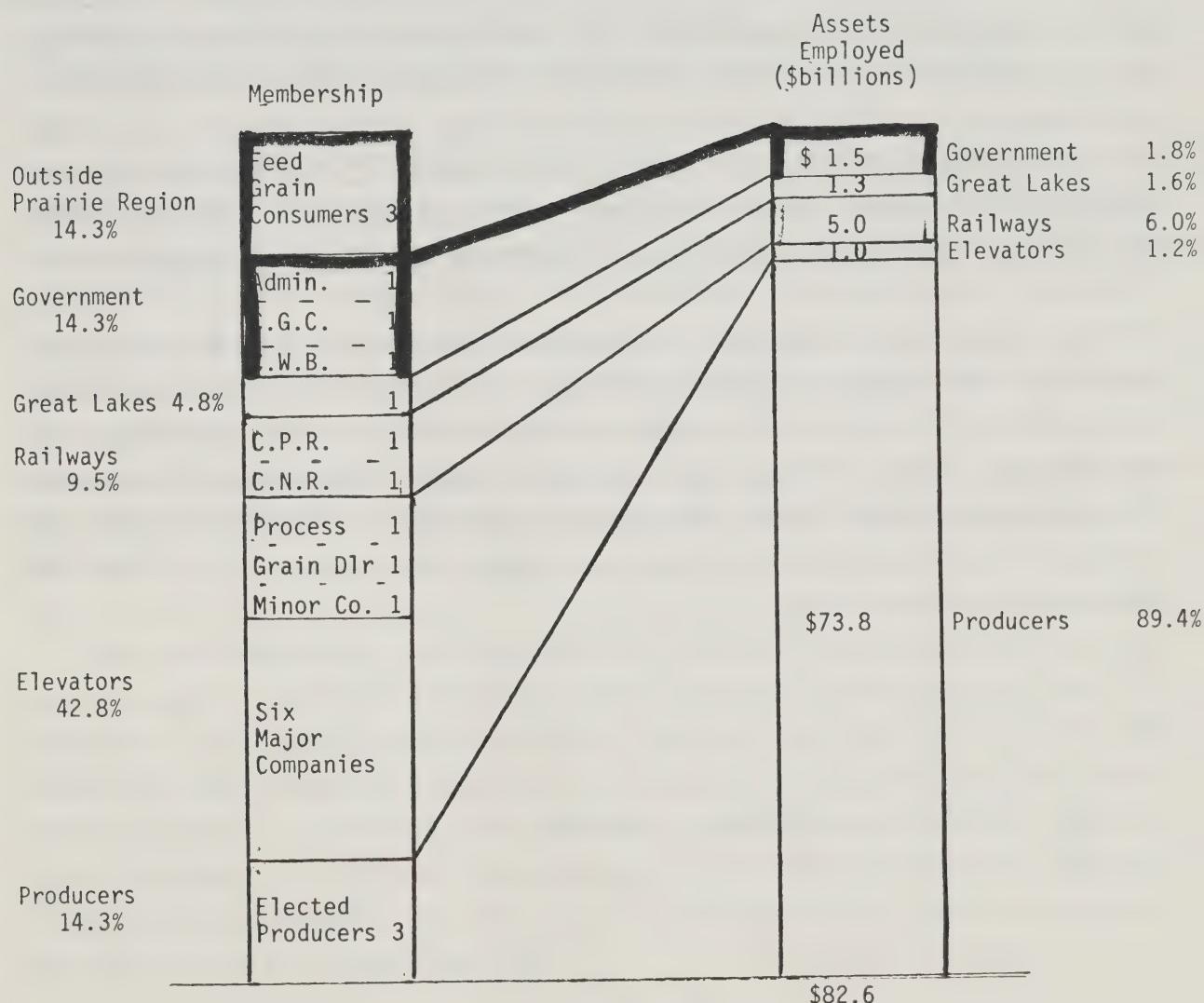
Section 3 of the proposed legislation establishes a Senior Grain Transportation Committee with extensive responsibilities and defacto authority to shape and structure the future grain handling network in Western Canada. Palliser has a major concern with the membership and powers of this Committee. The concern rests with the disproportionate representation from

the handling sector of the industry and the lack of objectivity that will result from this structure.

The accompanying diagram indicates the representation of the various industry participants on the committee and their relative capital commitment to grain production and marketing in Western Canada. According to the 1981 census, some 155,000 producers in Western Canada employed and managed a capital value of \$73.8 billion dollars in assets of land, buildings, machinery and equipment. The grain companies had a total capital investment in 1982 of just over \$1 billion at cost in country and terminal elevator assets. The railways are embarking on a program that should bring total investment in rail network and rolling stock to over \$10 billion in assets. Lake shippers employ approximately \$1.3 billion in invested capital in the Canadian bulk carrier lake fleet. Finally, the Federal government has invested or committed to investments of over \$2 billion in hopper cars and branchline rehabilitation. As measured by capital investment, the producers have the most at risk in the re-vitalization of the handling and transportation system and the elevator companies the least, other than the three members external to the region. Even these three representatives of feed grain consuming interests most likely represent a constituency with capital asset of significant magnitude, although the appropriateness of this constituency to the rail network on the prairies is certainly questionable.

Palliser is concerned that the vested interests of the grain handling members on the Committee will interfere with their ability to foster an efficient and cost-effective system. A decision on the application of sanctions for the failure to meet performance objectives where responsibilities lie both with the originator of the grain, as well as the transporter, cannot be arbitrated by a Committee that is disproportionately weighted towards elevator licensees. Of greater consequence is the ability of this Committee to put forward recommendations on system efficiency that may jeopardize their own vested interest.

SGTC Membership to Assets Employed
In Grain Production & Marketing
Comparison



*Source (See Appendix - E)

Palliser believes that the solution to this dilemma lies with the structuring and the checks and balances on the Committee. As such Palliser recommends that the provision for three representatives on the Committee representing the interests of feed grain consumers outside the prairies regions as set out in subsection 3-(d)-(ix) be amended to substitute three additional producer representatives from within the prairie region, each duly elected to represent the interests of wheat producers, feed grain producers, and oil seed producers respectively. As well section 12 of the Bill should be amended such that a two-thirds majority of these six producer representatives would maintain an absolute veto over the balance of the Committee on matters of direct concern to producers (such as allocation of producer cars) and an effective equivalent voice to the balance of the Committee on matters dealing with awards, sanctions, and efficiency incentives for all system participants.

It is felt that without a check and balance on this Committee by producers, that through time this Committee will become the most significant policy group within the grains industry respecting handling and transportation matters. The preponderance of policy formulation that is left to regulation by Bill C-155, coupled with the loose definition of duties and functions of this Committee gives serious cause for concern to Palliser for ultimate system performance.

Method of Payment

The third significant area of concern for producers within Bill C-155 centres on the method of payment of the Crow Benefit. Palliser has been on record since the beginning of discussions on changes to the statutory rates, that 100% of the Crow Benefit should be paid to producers. We believe that producers are in the best position to make decisions respecting the production and marketing of their crops, and are unalterably opposed to any program which represents a threat to production and/or marketing alternatives.

The payment of all Crow Benefit directly to the railways as proposed by section 55 of the Bill, and in direct contradiction to the consensus negotiated during the Gilson process, constitutes a significant obstacle to the achievement of the second objective in Palliser's support of change to statutory rates. A healthy secondary processing and livestock feeding industry on the prairies is an integral part of the grain producer's production and marketing alternatives. Payment of the Crow Benefit direct to the railways will constitute a significant hurt to the livestock sector as the cost of prairie feed grains reflects the impact of some \$20.00/tonne of export subsidy.

As an Association representing the interests of wheat growers we may stand to gain in the short term with direct payments to the railways and the absence of any dilution of the Benefit. However our concern is more to the future as local livestock markets for grain are lost and as feed grain producers shift production from domestic grains to export grains. This will impact on both the costs of moving grain paid by producers as the rail shipments grow beyond the cap of 31.1 million tonnes, and as more grain competes for limited export markets.

As wheat producers, we desire our feed grain producing neighbours in Alberta to continue to grow barley for cattle and hogs in that province, and we encourage our neighbours in Manitoba to continue to diversify into corn, sunflowers, pulses and other special crops. Notwithstanding that 2 of every

3 Palliser members is a resident of Saskatchewan as well as being primarily a producer of wheat for export, our commitment to the principle that the majority of the Crow Benefit be allocated directly to producers is unanimous. While our reasons may vary from those of growers of feed and specialty crops, our objectives are none the less similar. We simply desire to serve our respective markets without having producers of any commodity being encouraged to change his production because of artificial incentives, thereby affecting the natural agronomic advantage directing production and marketing.

Agriculture in Western Canada is a complex inter-relationship of production, markets, crop rotations, handling, transportation, and unfortunately politics. Palliser acknowledges that its objective of a 100% payment of the Crow Benefit direct to producers may not be achievable. As such and through its representation on the Prairie Farm Commodity Coalition during the Gilson process of 1982, we were prepared to compromise this objective through a gradual phase-in to a limit at 80% of payments to producers. It was felt that this compromise coupled with other recommendations from the Gilson process represented a fair and equitable treatment for all producers in accomplishing a change to statutory rates.

Unfortunately, this balance achieved through compromise and consensus has been lost to the architects of Bill C-155. The entrenchment of permanent distortion to the livestock sector through direct payments to the railways represents a threat to all grain producers on the prairies. Without redress for the livestock producers on the prairies, Palliser fears for the consequences to the grain handling and transportation network as the potential of 15,000,000 acres (8 million of corn, mixed grain and hayland - 7 million of barley and oats) of land currently used for production of domestic feed grains, mixed grain, corn, hay and pasture is turned to production of export grains. The 10 to 12 million tonnes that could be harvested from this acreage need not be absorbed by the system, if we address the potential for future problems at this time.

Palliser has had occasion to review alternatives to direct payments to

producers in recent months and supports the initiatives of livestock groups in proposing compromise alternatives embodying freight entitlement. As such Palliser recommends to the Committee that it give serious consideration to the amendment of section 55 of the Bill to facilitate freight entitlement with at least 80% of the Crow Benefit being available at option to producers.

Other Concerns

Palliser has other concerns with the proposed legislation beyond those centered on the three concepts set out in the preceding sections. A specific concern with respect to the proposed "safety net", based on prices for grain in export positions which does not reflect the real returns to producers of farm gate prices. It ignores the costs of handling and transportation that have and will continue to escalate. Palliser believes the "safety net" should be set on a basket of farm gate prices since costs beyond that point to a large extent are outside the control of producers.

Finally, Palliser concurs with the need for a review in 1985-86 of the effectiveness of the legislation, but believes that an on-going process of discussion and deliberation is necessary in the interim to ensure that all avenues and options are explored without the pressure of the legislative clock. As such Palliser recommends that provision be made within the legislation for a pool of funds to be accessed by system participants in proportion to their capital employed in grain production and marketing to facilitate ongoing study and review of alternatives. These monies should be drawn from the Administration Budget established at \$5.7 million to 1985/86 and available through application to the Minister of Transport. The magnitude and legitimacy of each application would at the Minister's discretion.

Appendix A

January 1980 Annual Convention - Crow Rate

WHEREAS the historic statutory rate structure for grain has resulted in a marked decline in rail service severely limiting our exports, and

WHEREAS economic losses arising from this statutory rate been increasing while the historic benefits are declining, and

WHEREAS the correcting of this problem has been hindered by social and political considerations which have been allowed to overshadow economic realities,

THEREFORE BE IT RESOLVED that the Palliser Wheat Growers Association at this annual meeting request the Federal Government to introduce legislation at the earliest opportunity to amend the so called Crow Rate legislation so as to include the following fundamental principles:

- a) that the new rate established be compensatory to the railways;
- b) that the new maximum rate be statutory and distance-related and regularly adjusted to cover cost increases;
- c) that the eat system include provision for negotiated rates below the maximum;
- d) that the railways provide service and volume guarantees;
- e) that the Crow Benefit - the difference between the present statutory freight rate and the new rate - be paid directly to producers;
- f) that future inflationary costs would be absorbed by the producer.

Seconded by: Clarence Schmidt, Craven, Saskatchewan.
CARRIED.

January 1981 Annual Convention - Crow Reform

WHEREAS Canada's share of world grain markets has declined severely, and

WHEREAS the problems of our grain industry are spilling over into the prairie livestock industry, and

WHEREAS this is leading to increasing economic losses in western Canada, and

WHEREAS a series of studies done by government in recent years leave no doubt that the Crow Rate is at the centre of this problem, and

WHEREAS the Crow Rate has resulted in a system which denies farmers the transportation facilities they need to respond to the fast growing world grain market, and

WHEREAS the present system discriminates against some grains in favour of others, and

WHEREAS it discriminates against a prairie grain processing industry and prairie livestock, and

WHEREAS in the past 18 months, the Crow debate has proceeded vigorously in western Canada focusing on the two major proposals that have been presented for public discussion - the Commodity Coalition Solution and the Western Agricultural Conference proposal, and

WHEREAS there is a gathering support from an increasingly large segment of the prairie agricultural economy for sound Crow reform based on the following principles:

- that the railways be adequately compensated;
- that the existing Crow Benefit be retained to the producer in some form, provided the system assures increased export volumes, the producer is prepared to carry an additional freight rate burden;
- that an efficient grain handling and transportation system and an efficient system to handle other agricultural products result;
- that the prairies' comparative advantage in the livestock and secondary processing industries be preserved;
- that the present discrimination against crops which do not move under the Crow be removed; and

WHEREAS Transportation Minister Hon. Jean-Luc Pepin has indicated he would like to establish a Technical Committee of Inquiry or a Task Force as his next step in resolving the Crow issue,

THEREFORE BE IT RESOLVED that Palliser Wheat Growers Association petition the Government of Canada to move expeditiously in establishing this Task Force so the momentum for Crow reform is not lost.

Seconded by: Jim Wright, Rouleau, Saskatchewan.
CARRIED.

January 1982 Annual Convention - Railway Revenue

WHEREAS the grain industry is dependent upon the railways for the movement of grain, and

WHEREAS the continued shortfall in RR revenues can only result in capacity restraints in the near future, and

WHEREAS the scarcity of secondary industry and processing of grain on the prairies is also a result of the statutory rates for grain, and

WHEREAS the current livestock problems are in large part due to the unfair feed grain pricing, a part of which is the low statutory rate on grain moving off the prairies.

THEREFORE BE IT RESOLVED that the railways increase their rates to a compensatory level and that the Federal Government redirect the transportation subsidy money directly to the producer.

BE IT FURTHER RESOLVED that this new rate be statutory and subject to review and that railway performance guarantees be included in any new rate structure.

Seconded by: Cameron Petruic, Avonlea, Saskatchewan.
CARRIED.

January 1983 Annual Convention - Gilson Proposal

WHEREAS the Palliser Wheat Growers Association has consistently supported a resolution of the Statutory Rate Issue, which will create an efficient and cost-effective grain handling and transportation system, as well as encourage economic diversification in prairie agriculture, and

WHEREAS the proposals in the Gilson Report go a long way towards reaching those objectives and are the best compromise available to this complex and sensitive issue.

THEREFORE BE IT RESOLVED that the Palliser Wheat Growers Association go on record as supporting the Gilson proposal and their rapid implementation by the federal Government.

Moved by: Ken Stickland, Edmonton, Alberta.
Seconded by: Bill Duke, Redvers, Saskatchewan.
CARRIED.

Appendix B

Legislation For Setting Elevator Handling Tariffs

	<i>Charges by Licensees</i>		
<i>Charges to be filed</i>	<p>39. (1) <u>Each licensee who operates an elevator shall, before the commencement of each crop year, file with the Commission a schedule of the charges to be made at the licensed elevator in the crop year for each service to be performed under his licence.</u></p>	<i>Special services</i>	for any service performed at one or more elevators operated by him.
<i>Charges to apply to all elevators of a class</i>	<p>(2) Where a licensee holds more than one licence of any class or subclass, the schedule of charges filed by him pursuant to subsection (1) shall be applicable to the services performed at all elevators for the operation of which licences of that class or subclass have been issued.</p>		<p>(6) Where a licensee wishes to provide a service at a licensed elevator for which there is no maximum charge fixed in the regulations</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) he may apply to the Commission to set a maximum charge; and (b) the Commission may, by order, fix a maximum charge or set out a manner for determining the maximum charge for that service at that elevator for a period terminating not later than the end of the crop year in respect of which the application is made.
<i>Amendment of charges</i>	<p>(3) A licensee who operates an elevator may, during a crop year, on fourteen days notice published as required by the Commission, file with the Commission an amended schedule of charges for services to be performed under his licence in that crop year.</p>	<i>Charge fixed includes charge determined</i>	<p>(7) Every reference in subsections (4), (5) and (6) to a maximum charge fixed in the regulations includes a maximum charge determined pursuant to the regulations.</p>
<i>Charges that may be made</i>	<p>(4) Subject to subsections (5) and (6), no licensee who operates an elevator shall charge or receive for any services performed under his licence at that elevator</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) any amount for a service for which a maximum charge has not been fixed in the regulations; or (b) any sum other than <ul style="list-style-type: none"> (i) the maximum charges fixed in the regulations for that service, or (ii) the charges for the service set out in the current schedule of charges filed by him with the Commission, whichever is the lesser amount. 	<i>Time limitation on charges</i>	<p>40. (1) No storage charge in respect of grain referred to in an elevator receipt shall be made by the licensee of an elevator in respect of time subsequent to</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the delivery of the grain out of the elevator into a railway car or other conveyance; or (b) the expiration of twenty-four hours after <ul style="list-style-type: none"> (i) a railway car or other conveyance that is capable of receiving grain discharged out of the elevator and to which the grain may lawfully be delivered has been placed at the elevator to receive the grain, (ii) all charges accrued in respect of the grain have been paid or tendered, and (iii) elevator receipts requiring delivery of the grain have been surrendered or tendered. <p>(2) For the purpose of subsection (1), where the conveyance placed at an elevator is a ship, the holder of elevator receipts requiring the delivery of grain shall be</p>
<i>Lower charges</i>	<p>(5) The Commission may, by order, permit a licensee who operates an elevator to make a charge that is less than the amount that he may charge under subsection (4)</p>	<i>Exception relating to ships</i>	

Appendix C

MANITOBA GRAIN AMENDMENT ACT, 1902

Sir Richard Cartwright, minister of trade and commerce, moved first reading of bill 162, to amend the Manitoba grain act, on May 6, 1902. On second reading, May 7, he read the amendments into Hansard, and they were debated on May 9 in committee. The amendments liberalized the provisions in the 1900 act for the erection of flat warehouses and loading platforms, which producers still regarded as their guarantee of freedom in marketing. The minimum size requirement for flat warehouses was rescinded and siding locations were now to be furnished by the railway. Moreover, farmers could now apply for loading platforms to be built by the railways at sidings where there was no station yard.

These changes did little more than meet producers' residual criticisms of the 1900 act, whereas a really new departure was made in the introduction of the car order book. An amendment made it mandatory for every railway agent to maintain such a book open to anyone desiring to ship grain, and required the distribution of cars in strict rotation of applications entered in the book. The full text of this amendment, which was soon found to be ambiguous and in need of clarification by further amendment, is as follows:

At each station where there is a railway agent and where grain is shipped under such agent, an order book for cars shall be kept for each shipping point under such agent, open to the public, in which applicants for cars shall make order. Applicants may make order according to their requirements; cars so ordered shall be awarded to applicants according to the order in time in which such orders appear on the order book, without discrimination between elevator, flat warehouse, loading platform or otherwise, and any applicant who fails to load the said car or cars within twenty-four hours from the time such cars are furnished by the railway company, shall lose his right so far as concerns the car or cars not so loaded.

¹⁵*House of Commons Debates*, March 10, 1902, col. 926.

¹⁶*Ibid.*, col. 960.

When the railway company is unable, from any reasonable cause, to furnish cars at any shipping point to fill all orders as aforesaid, such cars as are furnished shall be apportioned to the applicants in the order of application as appearing in the said order book, until each applicant has received one car, after which the surplus cars, if any, shall be apportioned ratably according to the requirements of each applicant.¹⁷

SINTALUTA CASE

Only a few months after the car order book became a statutory requirement, another large harvest was in progress. Again the crop was too big to be handled even with expanded rolling stock. Railway traffic, generally, was developing so rapidly that the railway was hard pressed to keep up with the demand. In this vexing situation farmers found to their dismay that the railway was ignoring the car distribution provisions in the 1902 amendment and that because of the congestion, street prices of wheat were dropping as the close of navigation approached. Feelings ran so high that brawls broke out as cars arrived at country points.¹⁸

When it became evident that the car order book provisions were being disregarded, the newly formed Territorial grain growers' association ventured to take action. Two of its members, W. R. Motherwell and Peter Dayman, went to Winnipeg to draw to the attention of the western division headquarters of the Canadian Pacific Railway that its agents were violating the provisions of the act.¹⁹ When their intervention went unheeded, the association laid a formal complaint before the warehouse commissioner that the Canadian Pacific Railway agent at Sintaluta had violated the provisions of the act in his allotment of cars at that station. On November 28, Mr. Castle and a justice department representative visited Sintaluta to investigate the complaint and they decided that a charge should be laid against the agent on behalf of the crown. The case was tried before three magistrates and evidence was produced that farmers whose applications had been duly entered in the car order book had been bypassed in the distribution of cars to the elevators. The magistrates found in favor of the plaintiff and a fine was assessed. Although the Canadian Pacific Railway appealed the case, the supreme court of Canada upheld the verdict which the company acknowledged by effective compliance thenceforth.

Appendix D

**Sampling of Need For
Recommendations & Regulations
Affecting Bill C-155**

Appendix D

**Sampling of Need For
Recommendations & Regulations
Affecting Bill C-155**

<u>Section</u>	<u>Subject To:</u>	<u>Who is Responsible</u>
12 (a)	Advise and make recommendations to the Minister or Administrator any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain including measures to improve the efficiency of grain transportation and allocation of railway cars	The Committee
17 (1)(b)	make recommendations to the Minister to increase the capacity and efficiency of the grain transportation shipping and handling	Administrator
(d)	review whether or not railway cars should be allocated to producers on the same basis as to other shippers	Administrator in consultation with the Committee
(e)	review procedures for railway car allocation with a view to identifying unnecessary regulations	Administrator in consultation with the Committee
(f)	review the roll of the Committee to identify means of strengthening that roll	"
(2)	report and make recommendations to the Minister on any study or review carried out under sub-section (1)	Administrator

<u>Section</u>	<u>Subject To:</u>	<u>Who is Responsible</u>
21 (1)	Performance Objective Regulations	Order in Council
(a)	establish objectives that should be met	
(b)	implement a scheme providing for (i) awards to be applied (ii)sanctions to be applied	
21 (3)	make regulations establishing a system of arbitration to resolve disputes concerning awards or sanctions	Order in Council
22 (2)	request that regulations be referred to a Committee or laid before each House of Parliament	House of Parliament
23		
24	and effect that regulation confirmed	
29 (3)	make regulations respecting the form and content of annual statements of the railways	Order in Council
33 (3)	make regulations to transfer the administration and control of railway cars held by the Canadian Wheat Board	Order in Council

<u>Section</u>	<u>Subject To:</u>	<u>Who is Responsible</u>
58 (1)(a)	make regulations prescribing manner in which payments under this part shall be paid	Order in Council
(b)	installments during the crop year by which payments under this part shall be made	"
(c)	times at which payments shall be made	"
(d)	information relating to the movement of grain in respect to which payments are made that is to be provided by any persons receiving the payments	"
(e)	rules for the audit of any information relating to the movement of grain (d)	"
(2)	the final installment in respect of any crop year shall be paid not later than 90 days after the end of the crop year	"
60 (1)(a)	make regulations prescribing anything that by this act is to be prescribed by the Governor in Council	Order in Council
(b)	prescribing crops grown in the Western Division and products thereof processed in the Western Division that shall be included in Schedule I	"
(c)	make regulations generally for carrying out the purposes and provisions of this Act	"

<u>Section</u>	<u>Subject To:</u>	<u>Who is Responsible</u>
60 (2)(a)	make regulations prescribing the amounts of tonnage in lieu of the amounts set out in subsection 37(4), and definitions in subsection 54(1) and subsection 54(4)	"
(b)	amounts in lieu of those set out in the definition "Crow Benefit" in subsection 34(1) and in paragraph 39(1)(a) in such a manner and at such levels as he considers appropriate	"
61	make regulations prescribing <u>anything</u> that by this Act is to be prescribed by the Commission	Commission

Appendix E

1. Producers Capital Value
2. Estimate Capital Value of Assets
3. Fixed Assets
4. Capital Value of Railways,
Great Lakes Shippers & Gov't

Appendix E

Producers Capital Value

Province	# of Farms	Buildings & Land	Machinery & Equip.	Total
		=====	=====	=====
				(\$,000,000)
Manitoba	29,442	7,835.7	1,823.6	9,659.3
Saskatchewan	67,318	25,048.1	4,916.9	29,965.0
Alberta	58,056	29,961.1	4,362.2	34,323.3
Total Overall	154,816	62,844.9	11,102.7	73,947.6

* Based on "1981 Census of Agriculture"

Appendix E

**Estimate Capital Value of Assets
In Grain Handling**

Elevator Company	# of Elevators		Capacity	
	1981	1982	1981	1982 (000 tonnes)
<hr/>				
Man. Pool Elevators	203	192	616.1	604.7
Sask.Wheat Pool	1006	950	2,377.5	2,288.6
Alberta Wheat Pool	645	619	1,807.2	1,772.3
United Grain Growers	553	510	1,507.2	1,439.6
Total	2407	2271	6,308.0	6,105.2
Total Overall	3113	2934	8,506.8	8,137.7
Per Cent	77%	77%	74%	75%
<hr/>				
Terminal Elevators			Capacity	
	1981	1982	(000 Tonnes)	
Man. Pool Elevators	383.1	383.1	<hr/>	
Sask Wheat Pool	1,182.0	1,182.0	<hr/>	
Alberta Wheat Pool	681.1	681.1	<hr/>	
United Grain Growers	424.1	424.1	<hr/>	
Total	2,670.3	2,670.3	<hr/>	
Total Terminal Capacity Excluding Inland Terminals	3,216.0	3,216.0	<hr/>	
Per Cent	83%	83%	<hr/>	

* "Grain Elevators in Canada 1981/82"

Appendix E
Fixed Assets

Fixed Asset Investment	1982			1981		
	At Cost	Acc.Dep.	N.B.V.	At Cost	Acc.Dep.	N.B.V.
	(\$000)			(\$000)		
M.P.E	84,206	45,922	38,284	77,076	41,847	35,229
S.W.P.	359,757	188,831	170,926	323,556	171,035	152,521
A.W.P.	208,568	96,232	112,335	170,652	82,124	88,528
U.G.G.	165,716	63,364	102,352	152,392	57,354	95,038
Total	818,247	394,349	423,897	723,676	352,360	371,316

* 1982 Annual Reports of Manitoba Pool Elevators, Saskatchewan Wheat Pool, Alberta Wheat Pool, and United Grain Growers.

Calculated Capital Investment for all Elevator Companies assuming Country elevators are two thirds of the total investment.

Co-ops share of the total .66 x .75 + .33 x .83 = .77

Estimate of total Fixed Asset

$$\begin{array}{rcl} \text{At Cost 1982} & 818,247 & \\ \hline & = 1,062,658.4 & \\ & .77 & \end{array}$$

$$\begin{array}{rcl} \text{Net Book Value 1982} & 1,062.6 \times & \frac{423,897}{.77} = 584,977,859 \\ & & \end{array}$$

**Appendix E
Capital Investment**

Railways, Great Lakes Shippers & Government

Railways

(Billion)

Existing Plant: Estimate @	\$.5
CPR Investment - Western Canada 1983-87	2.4
CNR Investment - Western Canada 1983-87	2.7

Total	\$ 5.6
	=====

Total capital expenditures for 10 year period:

CPR estimate	\$ 6.0
CNR estimate	10.0

of which 70% would be in Western Canada or some \$11.2 billion.

Estimate of capital assets employed, or to be employed, in grain transportation - \$5 billion.

* Source: Transport Canada Information Kit released February 1, 1983.

Great Lake Shippers

92 Bulk Carriers (million)

Date of Construction	#	Estimated Value	Total
1900 - 1930	13	1	\$ 13
1931 - 1950	5	10	50
1951 - 1970	61	15	915
1971 - present	13		325

Totals	92		\$1,303
			=====

Government

Expenditures and commitments:

1977 - to - 1987 (billion)

Hopper Cars 12,000 cars	\$.4
Branchline Rehabilitation	1.1
Total	\$ 1.5

APPENDIX "TRPT-107"**FLAX GROWERS WESTERN CANADA****SUBMISSION TO****THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT****GOVERNMENT OF CANADA****ON****BILL C-155****THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION BILL****REGINA, SASK.
AUGUST, 1983**

FLAX GROWERS WESTERN CANADA**submission to****The Standing Committee on Transport****on Bill C-155**

The role of any transportation system is to move goods from producers to consumers, and the movement of Canadian grains to market is no exception.

It is imperative when formulating transportation policy to keep in mind that the system exists to serve producers and consumers. Producers and consumers do not exist to serve the transportation system.

Flax Growers Western Canada is a producer organization representing farmers who grow flax in Western Canada. As such we appreciate the federal government providing us with this opportunity to present the views of one group of producers on this important Bill. We shall attempt to make our position clear.

CROW BENEFIT: On payment of what has been called the Crow Benefit, we shall not go into detail in this brief, but wish you to understand that representatives of our organization, all of whom are genuine farmers who grow flax, are available and willing to discuss further any point raised.

We are unalterably opposed to automatic payment of the Crow Benefit to the railways, and believe all parties would be better served if the old Crowsnest Pass freight agreement remained intact until a better solution than payment of Crow Benefit to the railways is found.

Our preferences are:

1. the Crow Benefit should be paid automatically to producers, and that there should be variable freight rates so that modernization of the grain collection system would be encouraged. Payment to producers would allow farmers to "vote with their truck" in favour of the type of facility and service they prefer, whether it be an aging and inefficient local elevator on an antique rail line or a modern high throughput elevator or inland terminal situated on heavy steel.
2. Second, the Gilson recommendations. (a resolution passed by our general membership in March of this year is reprinted in Appendix A.)
3. A third acceptable alternative is that producers be given individual choice as to whether they would receive payment for their share of the Crow Benefit.
4. A fourth position would be that a compromise such as the "Double 80" be worked out, which would retain some of the benefits of payment to producers, but which would still be acceptable to producers opposing producer payment.

GRAIN TRANSPORT AUTHORITY: We are in agreement with the concept of a grain transport authority, and believe such a body should:

1. have power to allocate space in the elevator system for flaxseed;
2. relieve the Canadian Wheat Board of jurisdiction over flax movement and quotas.

We are not, however in favour of primary and terminal elevator companies being given the voice Bill C-155 would give them. We oppose their having such a strong a voice in transportation policy. These middlemen neither transport the grain nor pay the bills, so why should one-half of the 18 non-government members of the proposed Senior Grain Transportation Committee be representatives of elevator companies?

FREIGHT COST CUSHION: While some sort of freight cushion must be implemented to insure farmers from freight costs taking an inordinate share of the value of grains shipped, we are concerned that a cushion of a set percentage of grain value could become a serious detriment to farmers who grow crops subject to large price fluctuations. If such a cushion is implemented, it should have:

1. a basis on price per tonne mile and averaged on all grain prices, with no variation in rates between grains;
2. less than a 10% of grain value basis if payment of the Crow Benefit is made to railways. If payment is to railways, the cushion should be at a much lower percentage, say 6%. If, however, the producer is paid the Crow Benefit, he may be able to find alternate

markets to truck his grain to and the rail cushion rate could be somewhat higher.

In closing, may we repeat that the transportation policy must be designed to benefit producers and consumers, and while it is essential that the railways receive adequate compensation for their service, may we respectfully remind this Committee that strong forces are at work in this matter in the form of middlemen, most specifically certain elevator companies, who for their own profit motives will urge you to enact legislation which is not necessarily in the best interests of producers or consumers, or, for that matter, the railways. We urge that you not be misled by their claim to be speaking for farmers in this matter. Some of them may be owned by farmers, but their spokesmen are primarily interested in the organization's profits and future existence, not the welfare of the individual producer who, if given the option of spending his freight bill where he pleases, may just drive his grain past where the Pools have a monopoly on elevators to a point where competition brings better prices, better service, and which, incidentally may be easier and more economical for the railways to service.

We thank you for your attention.

FLAX GROWERS WESTERN CANADA

Garvin Hanley, president

APPENDIX

Resolution Passed by Flax Growers Western Canada members,
March 1983:

RESOLVED that Flax Growers Western Canada supports a grain transportation plan under the following points:

- a) a complete review in five years, with limit of 3 times the existing Crow rate phased in over five years and made statutory;
- b) no limit on tonnage;
- c) a system of rates be instituted which would allow for multi-car-spots economy;
- d) Crow benefit payments to go to farmers, as stipulated in the Gilson Report;
- e) the Crow benefit of \$651 million dollars be indexed in perpetuity;
- f) Flax Growers Western Canada welcomes the announced change allowing linseed products to be shipped at these rates.

APPENDIX "TRPT-108"

**SASKATCHEWAN CANOLA GROWERS ASSOCIATION**
BOX 2066 SASKATOON, SASK. S7K 3S7**SASKATCHEWAN CANOLA GROWERS ASSOCIATION**

Submission to the Parliamentary

July 18, 1983.

Transportation Committee on Bill C-155

The canola industry in Western Canada has developed into a very important source of income for prairie farmers. From time to time canola has challenged barley for the position of the second most important source of crop income. The success in the development and expansion of the canola industry has been the result of the co-operative efforts of the canola growers; university and industry representatives; and federal and provincial government departments. During the last decade much of the work has been co-ordinated by the Rapeseed Association of Canada, more recently named the Canola Council of Canada.

We do not intend to go into a detailed statistical analysis to demonstrate the importance of this crop to Western Canada; however, it is worth noting that we have developed a fairly steady market for about 3 million tonnes annually. Approximately one half of the production is exported, primarily to Japan and the other half is crushed in Western Canada, with a smaller amount being crushed in eastern plants. The annual gross dollar value to western canola growers would range from 750 to 900 million dollars.

Rapeseed was not afforded statutory rail rate protection until 1961. Even though there was very little crushed in Western Canada at that time, it was recognized that the products which were the result of processing should have rate parity with the export seed. Thus, the processed products were given statutory protection to Thunder Bay, and since there was nothing moving west at the time, rate parity to Vancouver was not considered.

When one considers the problems which have developed as a result of that 1961 amendment to the statutory rail legislation, one must question the advisability of bringing more crops under the new legislation as suggested in Bill C-155.

IMPACT OF THE PRESENT STATUTORY RATES ON CANOLA:

1. Distortions which result from the statutory rate on export canola and which impact other modes of transport, processed products, or other crops are noted below.

(a) Trucking Canola

Since the statutory rate does not apply to truck transport (we move up to 1.5 million tonnes of canola into crushing plants by truck every year), the canola growers are encouraged to deliver their canola to the subsidized railway rather than by truck to the domestic crushers. Canola is trucked to crushers from a radius of 200 miles or more. Truck rates will approximate \$15.00/tonne for a 200 mile trip.

(b) Raw Seed Exports vs Processed Products

The inequity which results from the low rate on export seed and the high rate on the movement of the processed products is presently at about \$32.00/tonne basis Lloydminster, Alberta. This means that if the crusher is going to stay in business he must offer a lower price to the canola grower. The crusher can only buy at the lower price when there are transportation or other problems which will not allow the canola grower to participate in the export market.

(c) Refined Canola Products vs Export Canola

The refined and packaged canola products such as margarine, salad and cooking oils must move at commercial rates, while the raw seed moves to processors outside the crow zone at the low rates, making the refining less attractive to processors within the crow zone. This will also impact the farm gate price to the canola grower.

(d) Production Alternatives

While we are primarily interested in the production and marketing of canola, good husbandry suggests that we grow canola about once every 4 years. In general, land which is suited to canola production will grow a wide range of annual crops and forages. The .60¢/bushel transportation subsidy on some crops and not on others, will certainly distort production patterns, in many cases to detriment of good land use or farming practices. Yields of 30 bushels/acre and a .60¢/bushel subsidy results in a \$18.00/acre incentive to grow statutory grains and transport them by rail.

2. Railway Capacity.

We recognize the need for increased railway capacity and the need to encourage efficiencies which will move our grains to export positions quickly. We strongly believe that incentive rates must be allowed and encouraged when the result will be a net saving to the farmers. Canola growers have demonstrated their willingness to move their canola into more centralized gathering points which should result in lower rail rates for canola, and therefore, higher returns to canola growers.

3. System Efficiencies.

When we refer to system efficiencies we believe this requires the efforts and co-operation of the farmer; the elevator and terminal owners; the railways; and the regulatory agencies. We are of the opinion that the best way to achieve the necessary efficiencies on an on-going basis is by establishing an incentive system rather than a regulated system. Elevator handling charges and transportation rates must be kept lean. Competition, incentives, and a minimum of regulation are required if we are to achieve the necessary efficiency measures.

4. Railway Rates.

We recognize the need for some degree of railway rate regulations; however, we are very concerned that the rates allow for active competition between the two railways, and do not discourage truck competition. We are also concerned that the rates for transporting similar commodities are consistent throughout all of Canada, thus doing away with regional disparities. We must be extremely sensitive to the possibility of setting a grain rate which is non-competitive with other commodities; e.g. potash, which may result in the railways moving potash while our grain remains in our bins. As noted earlier, incentive rates which result in net saving to farmers must be encouraged. Finally, it is our belief that railway rates should be paid by the shipper since the shipper/owner of the commodity will insist on service and performance.

5. Federal Subsidies.

We believe that subsidies should be paid directly to farmers in a way which recognizes his land productivity and his distance from market. Subsidies paid in this way will remove all the distortions mentioned above, while at the same time encouraging system efficiencies. We continue to support the Gilson proposal which suggests that the farmer should not be responsible for any of the inflation above 4%. The other factor which affects the total amount of the subsidy was the suggestion of the 31 million tonne cap. In practice this may not be a deterrent to all-out production as some suggest; however, we believe this cap should be removed to make the package more acceptable.

In summary the Saskatchewan Canola Growers Association would like to point out that even though the Bill C-155 removes some of the distortions and may well enhance the transportation of export grain, we believe there is far too much potential for very serious negative impact on western agriculture.

WE WOULD LIKE TO RESTATE OUR MAIN CONCERNS:

- (1) We may be locking western agriculture into a new version of 1897 or 1925 transportation act.
- (2) Some of the distortions for the canola crushers have been removed; however, further refining of the products will face discrimination.
- (3) Transportation rates east of Thunder Bay may prohibit our products from being competitive in eastern markets.
- (4) Since Bill C-155 does not extend a similar subsidy to our trucking industry, this may well mean that our domestic crushers will not be able to attract the required seed.
- (5) We are concerned that a regulated rail rate may not be competitive with commercial rates, and therefore our grain exports may get second class service.
- (6) The addition of some specialty crops to the list of statutory grains does remove some of the distortion. We are concerned, however, that Bill C-155 is attempting to force these crops on to the rail system when in fact they should move by truck. Another concern we have in this regard is the potential for further processing of the specialty crops. The Bill does not offer any incentive in this regard.
- (7) The transportation and handling of canola is probably a commodity which could take advantage of incentive rail rates. We are concerned that Bill C-155 does not give enough opportunity for shippers to negotiate such rates.
- (8) We are very concerned about the country and terminal elevator charges which have risen some 500% during the last 8 - 10 years. We believe that system efficiencies will happen much quicker if we as farmers can see our actual costs of transportation and handling up-front. This is another reason why federal subsidies must go to the farmer.

In conclusion, we believe that the Gilson solution which was developed by all the farm organizations, except the N.F.U., was a fair compromise and addressed most of our concerns. We can only support Bill C-155 if major amendments are made which address our concerns as outlined above.

Thank you for the opportunity to present our position.

Submitted by
Board of Directors
Saskatchewan Canola Growers Assoc.

APPENDIX 'TRPT-109'

Room 133
Administration Building
Regina, Saskatchewan
Canada, S4S 0B1

Saskatchewan Pulse Crop Growers Association

(306) 565-4665

July 18, 1983

TO: The Standing Committee on Transportation
House of Commons, Ottawa, Ontario K1A 0B2

SUBJECT: Bill C-155: An act to facilitate the transportation, shipping and handling of Western Grain and to amend certain acts in consequence thereof.

We request the inclusion of pulse crops (field peas, lentils, faba beans and field beans) and their processed products under the subsidized freight policy for Western Canada for the following reasons:

1. Crop diversification, a program actively supported by both federal and provincial governments, requires that all specialty crops including pulses must provide net returns competitive with those from the Canadian Wheat Board grains; thus, transportation costs must be competitive also.
2. The currently proposed transportation policy penalized the pulse crop producers up to 10 times per unit weight compared to the cost of shipping subsidized grains.
3. A healthy pulse crop industry provides stability in crop production and income and helps maintain dependable overseas markets.
4. Pulses and pulse products are basically export items and have a large influence on Canada's balance of trade; therefore competitive transportation costs are a major factor determining marketability.
5. The rapid increase in pulse crop production during the past 12 years and the increases predicted for the next 12 years demonstrate that, given an equal opportunity, pulse crops will continue to grow in importance in Western Canada. The marked decline in faba bean production, starting in 1981, is an example in what high freight rates can do to the competitiveness of a crop.

6. Pulse crops fix part of their nitrogen symbiotically from the air. This "free" nitrogen benefits both the pulse crop and the succeeding grain crops.
7. Pulse crop production involves employment of many people in cleaning, splitting, bagging, shipping and processing into hulls, starch and protein concentrates. These "spin-off" effects are beneficial to the economy of Western Canada.
8. Pulse crops are handled through non-elevator facilities and thus do not conflict with the traditional grain handling system.
9. Pulse crops grow well on stubble and are widely used to extend the cropping sequence, reducing the frequency of summerfallowing and its associated detrimental effects on soil quality.

APPENDIX "TRPT-110"

SUBMISSION

BY THE

SASKATCHEWAN GOVERNMENT

TO THE

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT ON THE SUBJECT
OF BILL C-155, THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

TABLE OF CONTENTS

	<u>Page</u>
INTRODUCTION	
1.0 Saskatchewan's Policy on Grain Transportation	
1.1 Background to Saskatchewan's Policy	
2.0 Impact of Pepin Plan on Saskatchewan	
2.1 The Current Situation	
2.2 Grain Production	
2.3 Livestock Production	
2.4 Agricultural Processing	
2.5 Impact of the Pepin Plan on Canada	
3.0 Review of Federal Legislation Bill C-155	
3.1 Background	
3.2 Bill C-155	
Part I Administrative Measures	
3.2.1 Senior Grain Transportation Committee	
3.2.2 Grain Transportation Administrator	
3.2.3 Performance Objectives	
3.2.4 Annual Statement of Investment Plans	
3.2.5 Allocation of Railway Cars	
3.2.6 Powers of Minister Respecting Cars	
3.2.7 Rates	
3.2.8 Annual Rate Scale	
3.2.9 Costing Review	
3.2.10 Annual Estimation of Variable Costs	
3.2.11 Tariff of Rates	

Table of Contents (Cont'd)Page

4.0	Part III Government Payments	
5.0	Part IV Review	
6.0	Omissions from Bill C-155	
6.1	Specialty Crops	
6.2	Linking Price of Grain and Grain Freight Rates	
6.3	Rates on Agricultural Products	
6.4	Purchase of Hopper Cars	
6.5	Branch Line Rehabilitation	
6.6	Industrial and Economic Development Initiatives	
6.7	Agricultural Development Fund	
6.8	Linkage Between Bill C-155 and the National Transportation Act and the Railway Act	
7.0	Summary of Saskatchewan's Position on Bill C-155	
7.1	Rational for Saskatchewan's Concerns	
7.2	Impacts of Bill C-155	
7.3	Federal Policy on Western Rail Transportation	
7.4	Analysis of Bill C-155, The Western Grain Transportation Act	
7.5	Finding	
7.6	Saskatchewan's Alternative Policy Statement on Western Rail Transportation	
	Adequate Transportation and Handling Capacity	
	Reasonable Producer Returns	
	Development Package for Saskatchewan Agriculture	

Table of Contents (Cont'd)Page

- 7.7 Benefits of Saskatchewan's Alternative Policy
- 7.8 Conclusions
- 8.0 Acknowledgement to the Standing Committee on Transport

Appendix A - Specialty Crops

Appendix B - Schedule 2 Grain Rates

Appendix C - C.P. Rates for Lumber and Intra-Western Grains

Appendix D - CN Rates for Scrap Iron and Steel and Intra-Western Grains

INTRODUCTION

The Government of Saskatchewan welcomes the opportunity to present our views and opinions on Western grain transportation and to offer our comments and criticisms of Bill C-155.

Our submission firstly sets out the importance of grain production and marketing in our economy; secondly our assessment of the impact of Bill C-155 on Saskatchewan and Canada; thirdly our clause by clause assessment of Bill C-155; and lastly a summary of our comments, criticisms and position.

1.0 Saskatchewan's Policy on Grain Transportation

1.1 Background to Saskatchewan Agriculture

Saskatchewan is known as a grain producer. We have a resource mix that gives us a comparative advantage regarding grain production. We have 48.6 million acres of cultivated land or 43% of the Canadian total. We have 67,000 skilled farmers, 51,000 of whom are engaged in grain production with \$25 billion invested in grain production, or 48% of Canadian grain farmers and 44% of Canadian investment in grain production. (These figures are taken from the 1981 Census of Agriculture.)

We produce 18.5 million tonnes of grain or 45% of the five year average Canadian total. We market 14.5 million tonnes of grain or 52% of the Canadian five year average total. Canadian grain exports amounted to \$5.8 billion in 1982 and Saskatchewan's share was \$2.9 billion or 50%. (These figures are from Statistics Canada publications and Canadian Grain Commission publications.)

Saskatchewan's potential grain production has not yet been realized. The application of existing technology, changes in cropping practices and a five million acre reduction in summerfallow could increase production by 50% or 10 million tonnes. This is the level of production increase necessary to meet the Canadian Wheat Board 1990 export projection forecast. In our

view this would be most beneficial to the country given the magnitude of the additional export sales and the positive impact on Canada's balance of payments.

However, our grain production potential will not be realized if the transportation system is not adequate to handle the additional volumes of grain, as well as Western Canada's other bulk commodity exports - coal, potash, sulphur and forestry products.

Saskatchewan's primary agricultural industry contributes 34% of our Gross Domestic Product. By comparison, the primary agricultural industries in other provinces contribute substantially less - Alberta 9.2%, Manitoba 12.3%, British Columbia 2.9%, Ontario 4.5%, Quebec 3.5%, Nova Scotia 3.7%, New Brunswick 4.0%, Prince Edward Island 26.8% and Newfoundland 0.9%. The Canadian figure is 6.4%. (These figures are taken from Statistics Canada publication 61-202.)

This brief background serves to identify:

- the importance of agriculture to Saskatchewan today and its potential importance in the future; and therefore
- the interest Saskatchewan has in the efficient and economical transportation of grain.

2.0 IMPACT OF THE PEPIN PLAN ON SASKATCHEWAN

2.1 The Current Situation

In the past six years grain transportation to export positions has been a constraint to prairie grain producers.

In 1978, 1979, 1982 and 1983 prairie prices of feed grains fell well below the export price as delivery quotas were restricted and on farm stocks accumulated.

This lower price is the price on which producers facing restrictive export quotas had to base their decisions.

It is also the price at which prairie livestock producers could purchase their feed grains.

In the week of July, 1983 the off-board or local monitored price of #1 Feed Barley was \$6 per tonne under the initial export price. The street price was \$26 per tonne under the initial price. If the Pepin Plan results in better grain movement along with an increase in freight rates it is unclear whether local prairie grain prices will increase or decrease. Any increase in capacity will tend to increase local grain prices but any increase in freight rates will tend to lower local prices. If on average Bill C-155 increases local grain prices this will tend to encourage grain production but it will tend to discourage livestock and processing activities. If on average Bill C-155 decreases local grain prices this will

discourage grain production but will encourage livestock and processing activities. It is very important to note that under no conditions can Bill C-155 tend to encourage both grain and livestock production as was indicated in the Federal Study called "Agricultural Impacts of Crow Change". Either the local (or non quota) market prices have to increase on average or decrease on average; they cannot do both. An earlier Federal study by David Harvey indicated that the changes in the Crow would encourage livestock production and processing activities but would decrease grain production which indicates there must be a trade off in growth between these two sectors.

2.2 Grain Production

Saskatchewan remains very concerned about the longer term impacts of the Pepin Plan. As farmers pay more for grain transportation their net income is reduced. Saskatchewan history teaches us that as net farm income decreases, expenditures on the inputs -- the fertilizers, herbicides, etc., decreases and the amount of summer-fallow increases. The collective result of these individual farm decisions is a reduction in the volume of grain produced. This outcome is the opposite result to that desired by the Federal government's Agri-Food Strategy which identifies increased grain production and exports as a major goal. The Pepin transport plan impedes the Whelan agricultural development plan.

We also anticipate that a shift will occur in production away from high volume low value crops, such as barley, into higher valued crops such as wheat and canola (rapeseed). In our view the resulting reduction in volumes of feedgrains will do nothing to enhance livestock production.

2.3 Livestock Production

Proponents of the Pepin Plan state that feedgrain prices will decrease as Crow rates for grain exports increase. However, many times in the past congestion in the system has resulted in distress selling of feed grains to the livestock industry. If higher grain rates lead to increased rail capacity and grain exports, the periods of congestion and distress selling in the system will be eliminated. This would offset much of the reduction in price due to higher freight rates. Therefore there may be little real benefit to the livestock industry from compensatory grain rates.

It is also interesting to note that in Montana where there is no Crow rate, the cattle feeding industry has suffered very large declines. From 165,000 cattle on feed in 1972 to 52,000 in 1982. This point is raised to illustrate that a reduction in feedgrain prices is in and of itself not sufficient to radically change the size of the livestock industry.

We would also expect that the extensive involvement of the Ontario, Quebec and Federal governments in the Eastern livestock industry would escalate in the event that Western livestock production was to increase and compete for market share.

2.4 Agricultural Processing

The Pepin Plan is purported to result in an increase in secondary processing of agricultural products in Western Canada. The thesis is based on increased transportation costs being reflected in lower grain/oilseed input costs.

However, there are other major factors which limit the development of secondary processing in the West. The smaller scale of our processing facilities gives us higher costs of production, our distance to the domestic market adds a transport cost element, international trade agreements negotiated by Canada give very limited access to world markets for Western processed agricultural products -- Central Canadian manufacturing industries are protected at the expense of access to world markets for Western Canadian processed agricultural products, and Canada's customers for our raw agricultural products have developed facilities for the further processing activities.

It is our view that the level of benefits that could possibly be attained by Saskatchewan from secondary processing of agricultural products would be grossly insufficient to compensate for the loss from the grain exporting sector due to the latter's relative size advantage.

The foregoing points are cited to illustrate that the simple minor adjustment of one factor will not be sufficient to increase an activity that is presently constrained by a host of other factors, some of which could be alleviated by the Federal government.

We submit that the full benefits of increased agricultural processing in Western Canada will not be realized unless all limiting factors are properly dealt with.

An important element of the Federal government's February 8, 1982 policy statement has been omitted from Bill C-155. That is that in return for compensatory grain rates the railways will be required to make adjustments to other rates in order to promote agricultural diversification and processing in Western Canada.

It is our submission that this requirement must be in the Act.

2.5 Impact of the Pepin Plan On Canada

The present statutory grain rate has kept grain transportation costs down and allowed Canada to compete in the international grain market. In 1982, Canadian farmers shipped over 27 million tonnes of grain overseas valued at about 6 billion dollars.

The Pepin Plan would see grain freight rates doubled by 1985 and increase five fold by 1992. With the prospect of reduced incomes, farmers will lack the confidence and incentive to expand crop production. With the reduced profit margins occasioned by increased transport costs farmers will not be able to increase the purchase of farm inputs necessary to increase production - machinery, fuel, fertilizers and herbicides.

It is interesting to note that Saskatchewan experiences a mega project each spring. Farm purchases of \$2 billion of inputs. The vast majority of these inputs used in Saskatchewan are purchased outside Saskatchewan in other parts of Canada. A decrease in Saskatchewan purchases of inputs will hurt the suppliers of those inputs.

As well, a reduction in the \$6 billion of grain exports means a reduction in farmers incomes. A reduction in farm incomes means a reduction in their purchase of goods and services. As most services are produced locally, the urban communities, acting as agricultural service centres, will suffer. A large proportion of Saskatchewan's population will, therefore, be compelled to reduce purchases.

Saskatchewan residents purchase their cars and almost all their manufactured consumer goods from Ontario; their textile products and shoes from Quebec, fish from the Atlantic provinces and fish and fruit from British Columbia. With reductions in personal incomes, Saskatchewan residents will be purchasing fewer goods. This will have a negative impact on those employed in other provinces producing various types of consumables. Industries and businesses nation wide will experience the impact of reduced Saskatchewan expenditures caused by higher grain freight rates.

We therefore submit that the Pepin Plan is not only bad policy for Saskatchewan but bad policy for Canada.

3.0 REVIEW OF FEDERAL LEGISLATION BILL C-155

3.1 Background

Honourable Jean Luc Pepin announced the Federal government's policy statement on Western Rail Transportation on February 8, 1982 at Winnipeg.

At that time the Minister spoke of the need to increase Western mainline capacity to move the projected volumes of western bulk commodities. This is an objective we wholeheartedly support.

The statement went on to say:

- that the statutory (Crow) grain rates were creating losses for the railways, estimated at \$2.4 billion over the next four years and that the railways' ability to pay for the required additional capacity was impaired;
- that Western agricultural and non-agricultural interest have called on the Federal government to exercise its responsibility in transportation to deal with the situation;

- that a broad concensus exists for a comprehensive approach to deal with railway capacity and that such an approach requires all parties to make a significant contribution;
- the Federal government announced a commitment over four years of \$3.2 billion; subsequently amended the \$3.7 billion over four crop years, and was to ask the producers and railways the extent of their contribution;
- the government said that the solution to the problem should be developed on the basis of certain principles:
 - a statutory framework should be created;
 - Federal government was prepared to commit itself to the payment of a Crow Benefit;
 - an increased contribution by grain producers will be required;
 - in return for being compensated, the railways will be required to take action on:
 - (i) performance and service guarantees related to grain transportation;
 - (ii) commitments regarding additional investment programs;
 - (iii) adjustment to other rates in order to promote agricultural diversification and processing in Western Canada;

- (iv) presentation of data concerning their revenues, costs and investment plans;
- economic distortions within the agricultural sector stemming from the statutory rate should be reduced without recourse to new subsidies;
 - promote increased efficiency and economy in the operation of the grain transportation system;
 - continued federal commitment to branch line rehabilitation and procurement of hopper cars.

A consultative process was set up by the Federal government between the farm organizations and the railways which resulted in the Gilson Report being released in June of 1982, the February 1, 1983 statement on the Western Transportation Initiative and Bill C-155 on May 10, 1983.

The purpose of reviewing the Federal government's policy statement is to use it as a tool in assessing Bill C-155 which is the vehicle to implement your policy.

3.2 Bill C-155

The Saskatchewan Government's views on the Act will be given according to the manner in which the Act is organized.

Interpretation

The Saskatchewan government has concerns regarding some of the definitions contained in the Interpretation Section of Bill C-155.

The Crow's Nest Pass Act definition requires clarification. Section 2(3) states that Bill C-155 prevails in the event of any inconsistencies or conflicts between Bill C-155 and the Crow's Nest Pass Act, any agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act or General Order 448.

Specifically what Acts, Orders and Regulations does the Federal government have in mind in dealing with the Crow's Nest Pass definition?

The definition of "grain" was amended by the Minister of Transport on May 30, 1983. Grain means:

"any grain or crop included in Schedule I . . . and includes any other crop added by the Governor-in-Council."

Saskatchewan submits that Governor-in-Council be allowed to add any other "grain or crop" to Schedule I instead of any "other crops".

Saskatchewan notes that there is no definition of "rate" in the Interpretation Section. Saskatchewan submits that a clear definition is required and further that such items and factors as line haul charges and ancillary charges be included in the definition.

Part I Administrative Measures

3.2.1 Senior Grain Transportation Committee

The Saskatchewan government has some comments to make on Section 3 regarding the representation on the Committee.

In our view, Saskatchewan is under-represented on the Committee. Saskatchewan produces and markets over 50% of the grain and should be accorded 50% of those members representing grain producers. This would require two representatives elected from Saskatchewan and one each from Manitoba and Alberta.

Section 3 (ix) of the Bill allows for three members representing Eastern consumers of feed-grains. We fail to see the relevance of such membership in view of the existence of the Canadian Livestock Feed Board and the fact that such members do not produce any commodities handled by the Western grain transportation system. We also note that those members do not have to be elected. In summary, such members would constitute an unwarranted intrusion into the workings of the Western grain transportation system.

Therefore, Saskatchewan submits that Section 3 (ix) be deleted from the Act.

Section 10(3) allows for the appointment of a federal representative to the Committee to attend as an observer. There are already four federal members on the Committee - the Chief Commissioners of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission; the Grain Transportation Agency Administrator and a representative of Canadian National Rail. We fail to understand the necessity for a fifth federal member.

Section 12 describing the duties and functions of the committee seem to us to be appropriate.

3.2.2 Grain Transportation Administrator

Sections 17 and 18 describing the duties and functions of the Administrator seem to us to be appropriate. We would suggest that 17(2) be modified to require the Administrator to report the results and recommendations of any study or review rather than leaving the reporting at the discretion of the Administrator.

We would also suggest that 17(1)(g) be modified to require reciprocal arrangements between railway companies as and when required to ensure the efficient movement of grain rather than having only the promotion of these activities.

Section 20(2) appears to completely over-ride the intent of 20(1) which is to provide input from the Committee regarding any substantive changes to policy or operations. In our view, the Administrator should only be allowed to implement a change arising out of 20(2) if he obtains a consensus from the Committee or on instruction from Governor-in-Council.

Regarding a point of clarification - exactly what powers or authority does the Grain Transportation Agency/Administrator have regarding railway car allocation or implementation of policy changes or operational changes as related to the matters set out in Section 12(a)?

3.2.3 Performance Objectives

Section 21(1) in our view should be changed to require regulations regarding performance objectives so as to clearly establish standards of performance for the system participants.

The principles announced in the February 8, 1982 policy announcement require the railways to provide performance and service guarantees in return for being compensated. The matter was not to be discretionary. To fulfill the policy Bill C-155 must require railway performance guarantees.

Section 21(2) provides for sanctions against the railways for not meeting performance objectives. The maximum penalty is limited to 40% of the contribution towards constant costs. Saskatchewan

submits that the penalty should be 100% of the contribution to constant costs.

Section 21(3) should be changed such that the Governor-in-Council shall make regulations regarding arbitration to resolve disputes respecting awards and sanctions. Input from the Senior Transportation Committee regarding arbitration procedures should be invited.

3.2.4 Annual Statement of Investment Plans

Section 29 describes the reporting of railway investment regarding grain transportation and the requirement for Canadian Transport Commission monitoring. We agree with the provisions of this section.

However, there is an important element missing. The principles outlined in the Federal government's policy statement state that in return for being compensated the railways will be required to make commitments regarding additional investment programs. We would expect that such commitments would be a matter of negotiation each year between the railways and the Federal government.

It is our submission that Section 29 speaks only to the matter of reporting and monitoring regarding the progress being made on the investment the railways decide to make but is silent on the matter of the railways' requirement to make additional investments. This omission from the Federal government's policy must be rectified by including a requirement in the

legislation regarding additional railway investments being necessary in return for compensatory grain rates.

3.2.5 Allocation of Railway Cars

Section 30 should be amended to require a person to be appointed to investigate the allocation of railway cars rather than leaving this matter discretionary. This comment complements our previous suggestion with respect to Section 21(1) requiring regulations on standards of performance to clearly establish performance objectives.

Saskatchewan submits that farmers must be allowed to assess the methods and operations of determining the number of rail cars available for grain movement, the designation of available cars between competing users, any variation of car allocation rules, any recourse under Section 262 of the Railway Act available to the Administrator, any transferring of powers respecting car allocation and there should exist a process for any person to initiate a complaint regarding rail car allocation such that instructions are given to the appropriate agency to take steps to remedy the situation.

Section 31 states that the results of any investigation under Section 30 will be reported only to the Clerk of the Privy Council.

Saskatchewan submits that the results should be reported to the Administrator and the Senior Transportation Committee. It is Saskatchewan's view that in a free democratic society the citizens must have their rights of access to information and to appeal from the decisions of the agencies and institutions established to serve them, maintained and enhanced - not eroded.

3.2.6 Powers of Minister Respecting Railway Cars

We view the intent of Section 33 as ultimately having a neutral party - the Administrator, have control and administration over the pool of non-railway grain cars.

As the Administrator has no vested interest in grain handling, marketing or transportation he is an excellent choice to control and administer grain cars.

What is missing from Bill C-155 respecting car allocation is a requirement that sufficient cars be provided to transport the grain offered for movement. Saskatchewan submits that such a requirement be included in the Act. We suggest that the Administrator be empowered to order the railways to make available sufficient numbers of cars to transport the grain offered for movement. If this proves to be impossible, then we would suggest that the Minister of Transport or Governor-in-Council must be given the necessary authority.

3.2.7 Rates

Section 34 defines "estimated eligible costs" to include a phase-in of the contribution to constant costs such that after 1985-86 they represent 20% of the volume-related variable costs.

It is our understanding that the 20% figure is an arbitrary one and represents grain's share of total traffic. Saskatchewan submits that the Canadian Transport Commission must determine the actual expenditures regarding grain movement and that they then determine if an allowance for constant costs is reasonable and appropriate for grain transportation, and if so what that allowance should be and under what conditions its level should vary.

Saskatchewan, therefore, does not support the definition of estimated eligible costs as presently constituted in Section 34.

Saskatchewan is concerned with the definition of the word "tariff" in Section 34. It is our view that the Canadian Transport Commission must have jurisdiction over the movement of grain and grain products with regard to line haul rates; ancillary and other charges; conditions of carriage; and special arrangement tariffs providing for demurrage. The Canadian Transport Commission should also provide that: tariffs do not come into effect unless approved by the Canadian Transport Commission; that the railways cannot change any tariff or tolls in existence without the approval of the Canadian Transport Commission; that any proposed change regarding grain movement can be disallowed if the Canadian Transport Commission is of the opinion that such change is contrary to the public interest.

3.2.8 Annual Rate Scale

Saskatchewan submits that in Section 35 the Canadian Transport Commission should prescribe, in addition to the grain rates, the conditions of carriage for the movement of grain. The conditions of carriage must not be left to the discretion of the railways.

Regarding Section 36, the determination of the annual rate scale, Saskatchewan submits that shippers of low valued products, such as grain, in a common producing region, such as the Prairies, should have nearly the same freight rates for long haul movements so as to avoid pecuniary discrimination as regards market entry. It is our view that this principle was held by those who established the original grain rate structure.

Saskatchewan submits that the procedure for achieving such non-discriminatory freight rates for Saskatchewan grain is to apply the principle of rate tapering. That is to determine a rate scale which accounts for the decrease in costs per ton-mile as distance increases.

Saskatchewan notes from the rate scale exhibited in Schedule II to Bill C-155, that effective rate taper occurs only to the 1,000 mile interval and ceases to exist after that interval. In point of fact, this cannot occur as the fixed overhead and variable costs for moving one ton of grain over ever increasing mileage has the effect of reducing the cost per ton-mile.

Appendix B exhibits the rate taper evident in Schedule II from Bill C-155. Appendices C and D exhibits the rate taper found in Canadian National and Canadian Pacific mileage rate scales. As can be readily noted, the rate of taper exists past the 2,000 mile interval.

Saskatchewan submits that the tapering effect in the rate scale in Schedule I continue after the 1,000 mile interval so as to avoid undue discrimination against Saskatchewan grain producers who ship over 50% of the grain marketed.

3.2.9 Costing Review

Section 38(2)(a) instructs the Canadian Transport Commission to take into account all costs appropriate to an adequate and efficient rail system to meet the future requirements for grain movement.

It is our opinion that a broad view of an adequate and efficient rail system for the movement of grain should not be adopted such that grain traffic is allocated a share of any capital and operating costs associated with capacity expansion necessitated by non-grain traffic. For example, grain is one element of total traffic moving to the West Coast. The incremental mainline capacity that is to be constructed is necessary for increased coal movements. Therefore, we submit that grain traffic should not be allocated a proportional share of the cost of adding capacity to move coal.

Saskatchewan further submits that the Canadian Transport Commission not consider costs which have not been incurred such as deferred maintenance costs.

Saskatchewan submits that the first part of Section 38(2)(b) be deleted and that the Canadian Transport Commission develop a cost of capital appropriate to Canadian National's structure and not use Canadian Pacific's cost of capital.

The Federal government's policy statement of February 8, 1982 made compensatory rates to the railways conditional. The railways were to be required to present data concerning their revenues and costs.

Saskatchewan submits that these requirements be included in the Act together with an explanation of the application of all grain revenues received.

3.2.10 Annual Estimation of Variable Costs

Section 39(3) states that the Canadian Transport Commission will estimate on an annual basis the volume and line related variable costs by applying railway price indices to the base year costs. In other words, the base year costs will be factored up to account for inflation.

What gives us cause for concern is that the base year costs of \$687.2 million, \$582.5 million volume related and \$104.7 million line related, have been defined as a given and placed in the Act. There is no reason to accept these costs as accurate or indicative of the actual expenditures made by the railways to move grain in the base year, the 1981-82 crop year.

The government of Saskatchewan submits that the first task of the Canadian Transport Commission must be to audit and verify the railways' estimates of their actual expenditures incurred to move grain in the base year. We submit that this procedure is necessary to properly establish a base from which to project grain transport costs into the future. This procedure is also necessary to protect the interests of those parties to be held responsible for paying grain transport costs.

3.2.11 Tariff of Rates

Section 43 states that grain rates shall be based on the distance in the annual rate scale. However, Section 44(3) says that Canadian Pacific grain traffic is assumed to move 123.7 miles farther than it actually does move. In other words, traffic on Canadian Pacific lines is rated as if it was moving over Canadian National lines, a route which is 123.7 miles farther from Vancouver than the Canadian Pacific route.

Saskatchewan submits that this practice will unduly increase the cost of transporting a substantial portion of Saskatchewan grain to export position. This provision of Bill C-155 is in direct contradiction to the principle announced in the Federal government's policy position of February 8, 1982. The principle at issue states that the new framework should promote increased economy in the grain transportation system. We submit that inflating the rates of Canadian Pacific Rail promotes dis-economy.

We further submit that the requirements of this provision to inflate the rates of Canadian Pacific Rail is counter to the stated intentions of the Federal government's definition of National Transport Policy as set out in Section 3 of the National Transportation Act; 1966-67, c.69, s.2. That section speaks to, among other matters, an economic transportation system at the lowest total cost as being essential to protect the users of transportation and to protect the economic well-being and growth of Canada. It goes on to say that the objectives of the policy are most likely to be achieved under conditions of competition.

We submit that the conditions of competition are unduly impeded by the provision contained in Section 44. We believe that in a commercial environment the grain producers ability to receive the benefits attainable from competition in rates and service between Canadian National Rail and Canadian Pacific Rail should be allowed rather than curtailed.

Section 45(1)(a) states that any affected shipper must agree to a lower rate with the railway. If "any shipper effected" means "all shippers", we can agree with this provision as all shippers would be affected.

Section 45(2) states that generally; variable rates will not apply until after the comprehensive review of the operation of the Act has been conducted in 1985-86. The exceptions are where the Canadian Transport Commission is of the opinion that efficiencies would be gained from weekend loading and unloading of cars or transportation of grain during off-peak seasons. If the lower rates are to be offered at all points in the system, then Saskatchewan could accept this type of action.

Section 46(1) allows the railways to file a rate lower than the annual rate scale for any point of origin that was treated as a competitive or contiguous point in the tariff of rates applicable to the 1981-82 crop year. This section prohibits the railways filing competitive rates in the future for similar or identical conditions

which may occur due to primary elevator consolidation and rebuilding. Saskatchewan submits that the wording of Section 43(1) be changed to allow a lower rate for future competitive and contiguous points.

Section 47 allows any person leave to appeal any proposed lower rate and Saskatchewan strongly supports such redress procedures.

Section 49(1) allows the Canadian Transport Commission to, by order, prescribe the amount by which a rate applicable to a joint line movement may exceed the annual rate scale, and that the amount be limited to the additional costs.

Saskatchewan agrees that additional costs of joint line movements accrue to the railways but we disagree with the procedure set out. We suggest that some grain shippers should not be penalized in situations where the Canadian Wheat Board may decide to ship grain tributary to Canadian Pacific lines to Ridley Island.

Saskatchewan submits that any additional costs associated with joint line movements be determined by the Canadian Transport Commission and added into the cost base. In this way, the added costs would be spread over all grain shipments and would, therefore, not have any impact on choice of originating rail line or destination. We submit that efficiency of the grain handling and transportation system would be enhanced if our proposal is adopted.

Section 49(2) states that the Administrator shall, in consultation with the railways, promote reciprocal arrangements for the interchange of grain traffic to Prince Rupert and Ridley Island. Saskatchewan concurs with the intent of this provision but in our opinion Section 49(2) does not go far enough. We submit that the Administrator must also be empowered to require the railways to file joint line movement rates to Prince Rupert and Ridley Island.

Section 52 empowers the Canadian Transport Commission, after investigation, to disallow rates if they contravene any provisions of Part II of the Act.

Saskatchewan re-emphasizes its comments made respecting Section 34 of the Part, that the Canadian Transport Commission should be empowered to have jurisdiction and control over all facets of grain and grain product movement and to investigate and disallow any condition of carriage for the movement of grain, as well as rates or any other charges.

4.0 PART III GOVERNMENT PAYMENTS

Section 54(1) allows for interim and final adjustment payments to the railways to account for revised grain tonnage forecasts. Conspicuous by its absence, is any provision for an adjustment mechanism for farmers.

Saskatchewan submits that farmers should be protected from overpaying in cases where grain tonnage forecasts were too optimistic.

Section 54(3) states that any negative rate change benefits the Federal government. Saskatchewan submits that the grain producers should also enjoy the benefits of negative rate of cost changes.

Section 54(4) empowers the Canadian Transport Commission to reduce the cumulative government share of the cost change per tonne when grain volumes fall below 31.1 million tonnes. Saskatchewan disagrees with the provision if its intent is to relieve the Federal government of part of its obligation and transfer more cost to the farmer.

Section 55(2) allows the Minister, at his discretion, to withhold payments to the railways equal to the amount they should have spent for maintenance of grain dependent branch lines or investment in railway equipment or plant for grain movement. Saskatchewan submits that Section 55(2) should require the Minister to withhold payment and not have the matter discretionary.

Section 56 refers to payment of the Canadian National adjustment. Further to the comments made by Saskatchewan regarding Section 44, we further submit that if Canadian National is to be paid an adjustment, a payment which we do not support, that the payment be only for actual expenses as verified by the Canadian Transport Commission.

Part III of the Act respecting government payments of 100% of the Crow Benefit monies to the railways is an arbitrary decision by the Federal government. Faced with the absence of any real consensus on the method of payment question the government of Saskatchewan is of the opinion that a reasonable compromise would be a 50/50 split of the Crow Benefit payment between the producers and railways until the 1985-86 review.

Part III of the Act does not make receipt of compensatory rates by the railways conditional upon any specific actions or activities by the railways. This is a fundamental omission from the February, 1982 policy announcement which said:

"In return for being compensated, the railways will be required to take action on several fronts, including:

- a. performance and service guarantees related to grain transportation;
- b. commitments regarding additional investment programs that would be undertaken;

- c. Adjustments to other rates in order to promote agricultural diversification and processing in Western Canada; and
- d. presentation of data concerning their revenues, costs and investment plans."

Saskatchewan submits that the receipt of compensatory rates by the railways must be made conditional upon the points in the Federal government's policy and that these conditions be contained in Part III of the Act in the same language as the February, 1982 policy statement.

5.0 PART IV REVIEW

Section 59 calls for a substantive review of the operation of the Act and its effects on the transportation, shipping and handling of grain to be completed during the 1985-86 crop year.

Saskatchewan submits that our farmers are being asked to agree to a two year plan that is subject to review in year three and that the results of that review are unknown. In other words, we are being asked to buy a pig in a poke.

Saskatchewan further submits that the original policy of February, 1982 be adhered to in the 1985-86 review which called for the railways to make a significant contribution.

We submit that the relationship between the Senior Grain Transportation Committee and the Administrator of the Grain Transportation Agency, the powers of the Administrator and other agencies regarding rail car allocation, standards of performance regarding the performance of system participants; and arbitration of car allocation decisions are also subjects which could be reviewed during the 1985-86 crop year.

6.0 OMISSIONS FROM BILL C-155

6.1 Specialty Crops

Honourable Jean-Luc Pepin recently announced that "specialty crops" would be included under the new statutory rate structure. The Minister has defined the specialty crops as dehydrated alfalfa meal or pellets, mustard seed, sunflower seed and triticale. Saskatchewan takes this opportunity to give further guidance to the Minister on this matter by appending a list (Appendix A) of specialty products we propose be included.

6.2 Linking Price of Grain and Grain Freight Rates

The Minister of Transport has promised to link the price of grain and the grain freight rate. The Minister has defined this level as 10%.

Saskatchewan submits that a 10% level is too high and further submits that the grain freight rate be set at no more than 7% of the price of grain. We define the price of grain as the farmgate price.

6.3 Rates On Agricultural Products

The February 8, 1982 Federal policy spoke to an issue not included in the Bill. This was the requirement that in return for being compensated the railways would be required to take action to adjust other rates in order to promote agricultural diversification and processing in Western Canada.

The February 1, 1983 Federal statement on the Western Transportation Initiatives states under railway obligations that the railways are to implement rate groupings for economic regions in Saskatchewan.

Saskatchewan submits that the Bill include these requirements to be placed on the railways.

Another matter of concern regarding rates on agricultural products is the treatment proposed for freight rates east of Thunder Bay to be accorded to canola (rapeseed) oil and meal. The Bill places canola oil and meal under the statutory rate only to Thunder Bay.

Saskatchewan submits that the Federal government, through the Canadian Transport Commission, has in the past recognized the principle of parity or equal rates for canola seed and canola products as being in the public interest of Canada. An interim decision accorded canola oil and meal minimum compensatory rates east of Thunder Bay.

Saskatchewan submits that a final decision can now be pronounced as regards the rate parity question and that the Bill should contain provisions which ensure that canola product rates are equal to the rates for the raw seed. If this proves not to be possible, then Saskatchewan submits that the Bill contain provisions to ensure that products moving beyond Thunder Bay are accorded minimum compensatory rates as is presently the situation.

6.4 Purchase of Hopper Cars

The Federal government has announced in its February 1, 1983 Western Transportation Initiative its intent to purchase up to 3,840 more hopper cars over the next three fiscal years.

Saskatchewan submits that the Bill should contain reference to as and when required, purchases of hopper cars by the Federal government on the advice of the Grain Transportation Agency with no time limit.

6.5 Branch Line Rehabilitation

The Federal government announced in its February 1, 1983 announcement that the branch line rehabilitation program would be continued. A commitment of \$670 million to continue the program through the decade was also made.

Saskatchewan submits that the Bill should contain reference to the branch line rehabilitation program and state that the Federal government should commit sufficient funds to complete the program.

6.6 Industrial and Economic Development Initiatives

In its February 1, 1983 announcement the Federal government committed \$75 million over five years for initiatives in Western Canada. Saskatchewan views the initiatives itemized as important, particularly the development of processing of agricultural products in Western Canada; research and development activities in Western Canada and increased efforts in soil and water conservation.

6.7 Agricultural Development Fund

The February 1, 1983 announcement also spoke of the Federal government undertaking a \$125 million five year package of agricultural development initiatives to ensure producers will meet the challenge for growth.

Although most of this money was not to be spent in Western Canada, agriculture can use such monies to fund improvements.

Saskatchewan submits that both the industrial and the agricultural initiatives be placed in the Bill so that they do not go the way of the Western Economic Development Fund.

6.8 Linkage Between Bill C-155 and the National Transportation Act and the Railway Act

Saskatchewan is deeply concerned that there is not sufficient linkage between Bill C-155 and the powers that the Canadian Transport Commission enjoys under the National Transportation Act and the Railway Act.

Our concern is that Bill C-155 may at some future point be construed to be the only operative legislation regarding grain movement.

Saskatchewan therefore submits that provisions be included in Bill C-155 which clearly state that all the powers of the Canadian Transport Commission under the National Transportation Act and the Railway Act apply to Bill C-155.

Saskatchewan submits that the foregoing can be accomplished by inserting a provision in Bill C-155 amending Sections 5(1), 5(2) and 5(3) of the National Transportation Act to include in those subsections the Western Grain Transportation Act.

7.0 SUMMARY OF SASKATCHEWAN'S POSITION ON BILL C-155

7.1 Rational for Saskatchewan's Concerns

As a provincial government we are particularly concerned about any changes to the statutory grain rates because our economy is significantly affected by our agricultural sector. Saskatchewan's primary agricultural sector contributes 34% of our Gross Domestic Product. Grain represents 83% of our agricultural output. By comparison, Canada's primary agriculture sector contributes 6.4% to Gross Domestic Product.

Consideration of any changes to the Crow Rate must recognize that Saskatchewan's potential for grain production has not yet been realized. The fuller application of existing technology, changes in cropping practices, including a reduction in summerfallow, would significantly increase Saskatchewan grain production which is about one half of Canadian production.

In our view this would be most beneficial to the country given the magnitude of the potential export sales and the positive contribution to Canada's balance of payments.

Saskatchewan realizes that our grain production potential will not be realized if the rail transportation system is

not adequate. The problem as we perceive it is how to accomplish two apparently conflicting goals. Expansion of rail capacity and expansion of agricultural capacity.

7.2 Impacts of Bill C-155

The main body of Saskatchewan's submission identifies the impacts to Saskatchewan and Canada resulting from the implementation of Bill C-155. In Saskatchewan a reduction in grain production; little real benefit to the livestock industry, and the level of potential benefits from secondary processing of agricultural products grossly insufficient to compensate for the loss from the grain exporting sector. In Canada, reduced Western agricultural income will result in reductions in purchases of farm inputs such as machinery and chemicals and consumer goods such as cars and textile products from other regions.

Saskatchewan therefore submits implementation of Bill C-155 is not only detrimental to Saskatchewan but is also detrimental to Canada.

7.3 Federal Policy on Western Rail Transportation

Honourable Jean Luc Pepin announced the Federal government's policy statement on Western Rail Transportation on February 8, 1982 at Winnipeg. The basis for the policy and its elements are as follows:

- that a broad consensus exists for a comprehensive approach to deal with railway capacity and that such an approach requires all parties to make a significant contribution;
- the Federal government announced a commitment over four years of \$3.2 billion, subsequently amended to \$3.7 billion over four crop years;
- the Federal government said that the solution to the problem should be developed on the basis of seven principles:
 - (i) a statutory framework should be created;
 - (ii) the Federal government was prepared to commit itself to the payment of a Crow Benefit;
 - (iii) an increased contribution by grain producers would be required;
 - (iv) in return for being compensated, the railways would be required to take action on:
 - (i) performance and service guarantees related to grain transportation;
 - (ii) commitments regarding additional investment programs;

- (iii) adjustment to other rates in order to promote agricultural diversification and processing in Western Canada;
- (iv) presentation of data concerning their revenues, costs and investment plans;
- (v) economic distortions within the agricultural sector stemming from the statutory rates should be reduced without recourse to new subsidies;
- (vi) promote increased efficiency and economy in the operation of the grain transportation system;
- (vii) continued federal commitment to branch line rehabilitation and procurement of hopper cars.

7.4 Analysis of Bill C-155, The Western Grain Transportation Act

The first three principles have been successfully attained -- the Bill itself is the statutory framework; the Federal government does commit itself to payment of the Crow Benefit; and grain farmers are compelled to pay more for grain movement.

The fourth principle, in our view, is conspicuous by its absence. Nowhere in Bill C-155 is the conditional payment of compensation to the railways clearly stated. Principle number four from the policy statement is clear, the railways receive compensation in return for fulfilling specific requirements.

Let us compare principle number four from the policy statement and what Bill C-155 says on the same subjects.

The first requirement necessary for payment of compensatory rates is performance and service guarantees. Section 21 of Bill C-155 states that Governor-in-Council may make regulations to implement a scheme to provide for either awards or sanctions to be applied to system participants after the 1985-86 review of the advisability of implementing such a scheme.

The policy statement spoke to a requirement but the legislation speaks to a discretionary matter. The legislation must include regulations to clearly establish standards of performance for system participants.

The second requirement necessary for payment of compensatory rates is railway commitments regarding additional investment programs. Section 29 of Bill C-155 states that each railway company shall annually submit a statement to the Minister, the Administrator and the Committee showing the investments made for the movement of grain for the current, previous and next calendar years as well as the expenditures

made for maintenance of grain dependent branch lines for the previous calendar year. The Canadian Transport Commission is to monitor the above.

Section 29 speaks only to the matter of reporting and monitoring the investment and/or expenditures the railways decide to make. It is silent on the matter of the requirement of the railways to make additional investments, which must be defined as over and above their normal investments, in return for compensatory rates. There are no sanctions for not meeting investment and maintenance objectives.

The third requirement necessary for payment of compensatory rates is the railways adjustment of other rates in order to promote agricultural diversification and processing in Western Canada. Bill C-155 is totally silent on this important matter.

However, the February 1, 1983 Federal statement on Western Transportation Initiatives states that a two tiered system of rates will be put in place for canola products. Rate parity between canola seed and canola products to Thunder Bay and a "whatever the railways can extract" level of rates east of Thunder Bay. How this adjustment of rates is to promote agricultural

diversification and processing in Western Canada has yet to be explained by the Federal government. In fact, their proposed two tiered rate system will transfer the canola processing industry from Western Canada to Central Canada.

The fourth requirement necessary for payment of compensatory rates is the presentation by the railways of data concerning their revenue, costs and investment plans. Section 29 of Bill C-155 only speaks to reporting of investments made by the railways. It is silent on the matter of the reporting of railway revenues and costs.

The fifth principle states that economic distortions within the agricultural sector stemming from the statutory rate should be reduced without recourse to new subsidies.

The Federal government has twice changed its mind on the implementation of this important principle. First, it rejected the Gilson recommendation regarding the phasing of the Crow Benefit payment between producers and railways from 100% to railways and 0% to producers to 19% to railways and 81% to producers. The Federal government substituted a 50/50 split of the Crow Benefit payment. Subsequently, the Federal government rejected the 50/50 option and substituted a 100%

payment to the railays in Bill C-155. The 100% payment to the railways creates a requirement for new subsidies to offset the continuing distortions in agriculture fostered by the 100% payment to the railways.

The sixth principle is to promote increased efficiency and economy in the operation of the grain transportation system.

However, Bill C-155 does not include provisions to ensure increased efficiency and economy. Section 17 of the Act describes the duties and functions of the Administrator. There are many important matters which are discretionary in nature. Matters such as studying the transportation and handling of grain; making recommendations to increase the efficiency and capacity of the system; implementation of measures to increase efficiency and capacity; review of car allocation procedures and the promotion of reciprocal and other arrangements between railways to facilitate the efficient movement of grain.

These matters must be "required" to be done if efficiency and economy are to occur in the operation of the grain transportation system.

As mentioned previously, Section 21 only allows for regulations, awards and sanctions regarding performance of system participants. Regulations must be required to clearly establish the standards of performance for system participants and the penalties for non-compliance with established standards.

The seventh principle states that the Federal government will continue its commitment to branch line rehabilitation and procurement of hopper cars.

However, Bill C-155 contains no reference to these matters. The Federal government has announced the purchase of 3,840 hopper cars over the next three fiscal years as well as a continuation of the branch line rehabilitation program. It can be expected that both of these programs will be part of the overall review to be carried out during the 1985-86 crop year and potentially could be abandoned.

7.5 Finding

Saskatchewan has concluded from its review of Bill C-155 that the seven principles established by the Federal government to be used for the construction of a Bill to change the statutory grain rates have not been uniformly followed. We, therefore, conclude

that Bill C-155 is not an adequate or proper mechanism to implement the Federal government's policy on Western Rail Transportation.

7.6 Saskatchewan's Alternative Policy Statement on Western Rail Transportation

In order to minimize the loss to Saskatchewan and Canada from any increase in freight rates the transportation policy must try to realize the growth potential which exists for the Saskatchewan grain sector.

In order to realize the growth potential in Saskatchewan grain production three conditions must exist in the future. First, we must have a transport and handling system with adequate capacity to handle additional volumes of grain. Secondly, producer returns must be adequate to compensate them for the added investment required in more intensive production. Finally, sufficient dollars must be spent in agricultural research and development to ensure that Saskatchewan producers will have the best technology available.

However, Saskatchewan will not tolerate any Federal government policy that will preclude the Saskatchewan government's plans to diversify our agricultural sector in terms of production and processing of specialty crops and livestock production and processing.

Saskatchewan has concluded that Bill C-155, is inadequate to meet the Federal government's own policy statement regarding grain transportation.

We offer a substitute set of policy elements which we subscribe to and which we believe are a proper foundation upon which any changes to western rail transportation should occur.

The policy elements that we suggest are constructed around three matters of concern -- adequate transport and handling capacity; reasonable producer returns; and a development package for Saskatchewan agriculture.

Adequate Transportation and Handling Capacity

It is essential that any changes to the existing statutory grain rates contain the following statutory obligations:

- sufficient rail capacity to move grain and other bulk commodities into market position;
- adequate levels of rail service to move agricultural products in a timely manner;
- an annual assessment of performance of those parties responsible for handling and transporting agricultural products;
- a system of penalties and incentives respecting performance of system participants;

- efficient utilization of non-railway grain cars;
- an appeal procedure to handle complaints regarding rail car allocation;
- mandatory reciprocal arrangements between railway companies to enhance grain movement efficiency, e.g., Prince Rupert/Ridley Island;
- withholding of a significant portion of payments to the railways by the Government of Canada under certain conditions such as inadequate performance, insufficient investment and non-maintenance of rail lines;
- continued provision of hopper cars and branch line rehabilitation by the Federal government as and when required.

Reasonable Producer Returns

If Saskatchewan's agricultural production potential is to be attained, any new freight rate structure for grain must have the following statutory provisions:

- a statutory rate for grain shipments so that farmers are not left at the monopoly power of the railways nor captives to inflation;
- freight rates which recognize the farmers' ability to pay. Saskatchewan supports the concept of a "safety net". Some reasonable relationship between the price of grain and the price of rail freight must be maintained and we suggest that the farmgate

price of grain is the relevant grain price to be used in the determination of the relationship.

The current Federal proposal of a 10% "safety net" is too high to provide much practical protection for farmers;

- no ceiling on the amount of product eligible for the Crop Benefit;
- freight rates which do not provide any unreasonable disincentive to crop diversification or processing of agricultural products, including livestock production and processing;
- grain freight rates which are flexible to account for conditions such as off-peak seasons and weekend loading/unloading only if they are applied uniformly across the system.

To ensure that the railways are only compensated for expenses which are actually incurred any new freight rate structure for grain must contain the following statutory provisions:

- grain freight rates to be based on each railways actual expenditures to move grain as verified by the Canadian Transport Commission;
- public cost disclosure of rail cost and revenue data including the application of all revenues.

Development Package for Saskatchewan Agriculture

Saskatchewan holds the view that the development of Saskatchewan agriculture is dependent upon the following policy elements related to any new freight rate structure:

- Saskatchewan farmers must be compensated for any extra grain transportation charges by a bold and imaginative package from Ottawa that is related to agricultural research and development and is compatible with Saskatchewan's policies and priorities;
- there should be no artificial incentives to other regions of Canada regarding development or enhancement of secondary agricultural industries.

7.7 Benefits of Saskatchewan's Alternative Policy

The Saskatchewan proposals do not ask for greater subsidies for agriculture but do:

- protect farmers while encouraging increased production;
- minimizes east-west tension;
- maintains favourable balance of payments because of increased production;
- reduces inflationary pressures on feed prices;
- gives Canada the competitive edge;
- stabilizes and increases food production;

- increases demand for goods manufactured in central Canada;
- increases supply of Canadian feed grains for all deficit regions of Canada; and
- maximizes economic benefits for scarce federal funds.

7.8 Conclusions

The Saskatchewan government has concluded that:

1. The current Federal legislation does not meet a great many of the policy elements identified above and therefore Saskatchewan cannot accept Bill C-155.
2. Saskatchewan submits that the policy elements identified above should be the basis for any legislation designed to change the present statutory grain rates.

8.0 ACKNOWLEDGMENT TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

The Saskatchewan Government wishes to express their thanks to the Standing Committee on Transportation for allowing us to express our views on the subject matter of Bill C-155.

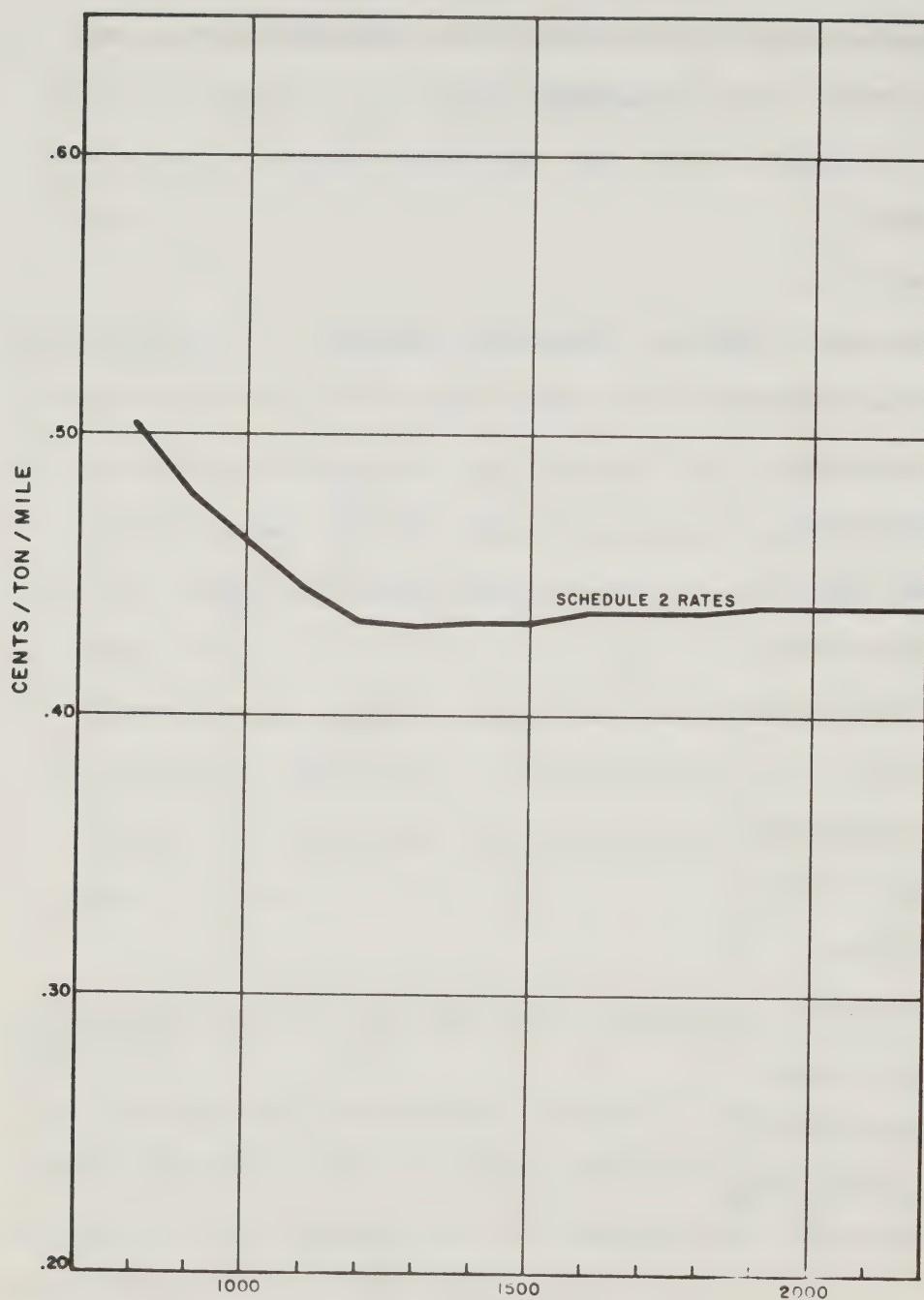
We trust that our comments have found favourable ears and will prove useful to the Committee.

APPENDIX A
SPECIALTY CROPS

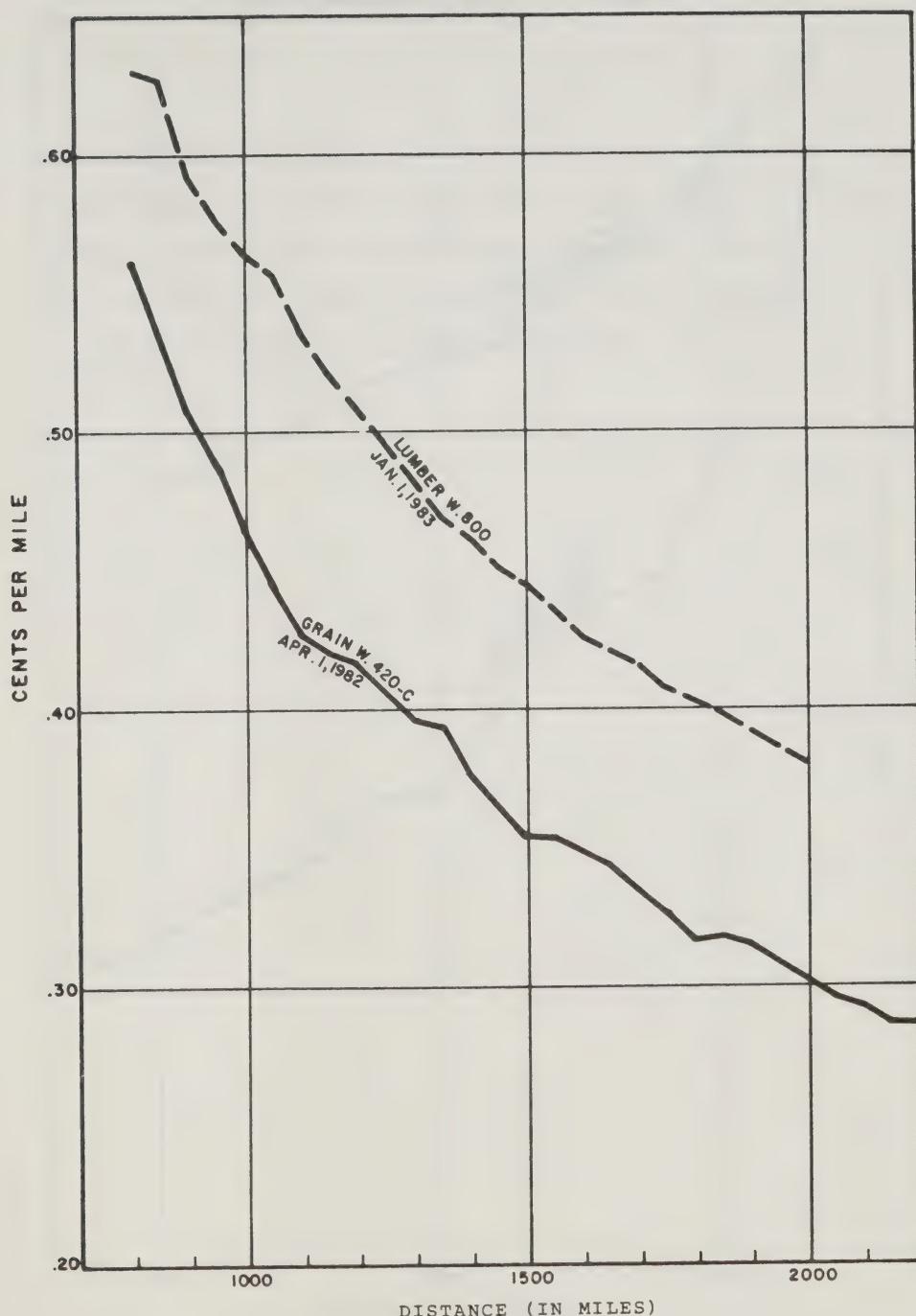
Saskatchewan's additions to be covered by the new
statutory rate structure:

- Peas;
- Lentils;
- Mustards (white, oriental, brown);
- Canary Seed;
- Buckwheat;
- Fababean;
- Dry Beans;
- Chic Peas;
- Broad Beans;
- Corn;
- Sunflower;
- Safflower;
- Millet;
- Sorghum;
- Triticale;
- Wild Rice;
- Alfalfa Dehy.

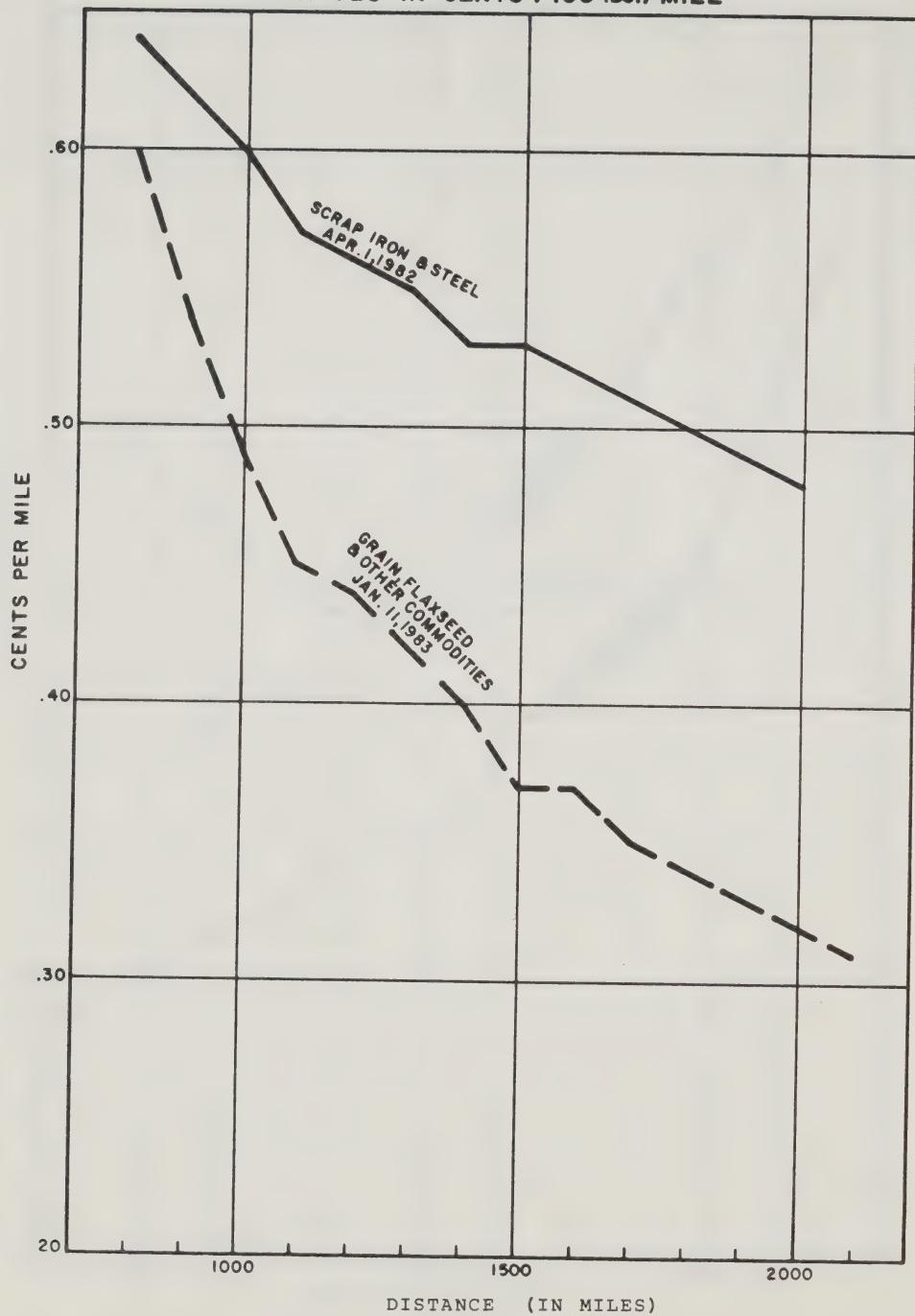
APPENDIX B
SCHEDULE 2 GRAIN RATES
RATES IN CENTS / TON/MILE



APPENDIX C
C.P. RATES FOR LUMBER AND INTRA-WESTERN GRAINS
RATES IN CENTS / 100 lbs./MILE



APPENDIX D
CN RATES FOR SCRAP IRON
AND STEEL AND INTRA-WESTERN GRAINS
RATES IN CENTS /100 lbs./MILE



APPENDICE "TRPT-105"

COMPTE-RENDU DE L'ASSOCIATION PRAIRIE FARM COMMODITY COALITION
PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DU TRANSPORT ET CONCERNANT
LE PROJET DE LOI C-155 VISANT À FACILITER LE TRANSPORT DU GRAIN
ET MODIFIANT CERTAINES LOIS EN CONSÉQUENCE

AOÛT 1983

Proposition de Prairie Farm Commodity Coalition

Concernant le projet de loi C-155; loi visant à faciliter le transport du grain et modifiant certaines lois en conséquence.

L'association Prairie Farm Commodity Coalition se réjouit d'avoir l'occasion de pouvoir présenter les changements qu'elle propose quant au projet de loi C-155. Les problèmes causés par les tarifs du Corbeau durant la dernière décennie ont fait l'objet de nombreux commentaires. Les tarifs réglementaires sont la cause d'un système de transport inadéquat mais ont affecté, de façon continue, l'économie des prairies. La production de bétail, le développement des industries de transformation et la diversification des récoltes dans les prairies en ont souffert.

Dans les années soixante-dix, les retombées dues au tarif du Corbeau ont été amplifiées par l'inflation; dans les prairies un nombre croissant d'associations ont réalisé que des changements s'imposaient. Un mouvement de "réforme du Corbeau" prit naissance et devint en 1978 la "Prairie Farm Commodity Coalition". Elle est composée d'associations qui se sont rendus compte des obstacles que les tarifs du Corbeau créent quant au développement d'une industrie agricole variée et efficace dans les prairies. La PFCC représente maintenant près de 68,000 fermiers des associations suivantes:

Palliser Wheat Growers Association
Saskatchewan Canola Growers Association
Manitoba Canola Growers Association
Western Barley Growers Association
Flax Growers Western Canada
Manitoba Cattle Producers Association
Alberta Cattle Commission
Alberta Cattle Feeders Association
Alberta Feed Grain Users Association
Alberta Pork Producers Marketing Board
Central Plains Farm Business Association
Carman Farm Business Association
Saskatchewan Stock Growers Association

Ils se sont fixés, dès le début, pour objectif d'avoir, dans les prairies, une industrie agro-alimentaire dynamique qui offrirait aux fermiers la possibilité de choisir leur culture, qui les encouragerait et qui établirait une compétition. Ils s'étaient décidés à trouver une solution au dilemme du Corbeau; une solution qui permettrait aux prairies d'exploiter totalement leur potentiel. La PFCC se mit à la tâche en étudiant et préparant une proposition. De 1978 à 1982, cette proposition fut très commentée. La position du PFCC quant à la réforme du Corbeau s'appuyait sur les points suivants:

(a) L'accord du tarif du Corbeau était un moyen de développement de l'économie de l'ouest - pas une politique de transport - et toute solution aux problèmes créés par le tarif

devra tenir compte des objectifs économiques existant en 1982 et non ceux de 1897.

(b) L'efficacité et le développement maximal du potential sont présents lorsque le fermier décide de la production et de la commercialisation et cela dans un milieu où les politiques qui peuvent affecter la situation du fermier sont claires et stables.

(c) Bien qu'assurément le rôle du Gouvernement est d'aider et d'encourager l'exportation du grain et d'autres produits, cela ne doit pas se faire au détriment des marchés domestiques et de l'activité économique dérivant du traitement domestique (y compris l'alimentation du bétail), du développement de nouvelles récoltes, etc.

(d) Avec le temps, tous les profits des tarifs bas de grain ont eu tendance à être capitalisés de nouveau en fonds de terre et se sont faits ressentir en une production artificielle et dans les décisions commerciales. Par conséquent, il y a un raisonnement économique qui dicte au Gouvernement de verser des fonds équivalents à l'indemnité actuelle du Corbeau en vue de permettre aux producteurs de s'adapter à un nouveau milieu. Toutefois, à long terme, les producteurs devraient et seront préparés à payer pour toutes ou pour la plupart des augmentations de coûts de la manutention et du transport de leur grain tant qu'ils contrôlent le système et sont assurés de services efficaces.

(e) Tout changement de la Loi du Corbeau devra tenir compte de tous les éléments existants au lieu de les considérer en bloc.

La PFCC fut donc très enthousiaste lorsque le gouvernement annonça l'année dernière une réforme des transports dans l'ouest et défini clairement ses objectifs. La PFCC participa activement aux consultations du Dr Gilson avec l'espoir de trouver une solution globale au problème du Corbeau. La PFCC réalisa qu'afin d'avoir une politique qui donnera les résultats escomptés sans heurter un secteur plus qu'un autre, des compromis seront nécessaires et les participants devront demeurer souples.

La PFCC est d'avis que les consultations du Dr Gilson ont été positives et que le rapport qui a suivi présentait un compromis réalisable pour un problème si difficile. Les recommandations du Dr Gilson étaient, toutefois, basées sur l'aspect économique et pour certaines associations des prairies ces recommandations ont été jugées inacceptables du point de vue politique. De plus, le Québec qui n'était pas inclu dans le programme Gilson, s'inquiète sérieusement quant à la possibilité de l'effet qui résulterait d'une industrie agricole de l'ouest variée et croissante sur leur propre industrie. Le gouvernement a préféré céder aux pressions politiques et a changé la proposition Gilson pour donner satisfaction à ces associations. Le résultat est la déclaration du mois de février, qui entre autres changements comprend, une cessation des

paitements progressifs lorsqu'ils ont atteint un fractionnement de 50:50 entre les producteurs et le système ferroviaire. La PFCC, dans l'espoir de pouvoir éliminer une partie au moins de la distortion, continua à soutenir le gouvernement. Toutefois, les pressions des coopératives des prairies et de la province du Québec ont abouti à changer sérieusement les propositions du Dr Gilson et les premières propositions du gouvernement. Les bénéfices économiques pour l'ouest du Canada visés par les recommandations du Dr Gilson ont été perdus et la PFCC s'oppose énergiquement à cette loi à moins de changements.

Objectifs

Pour comprendre les insuffisances du projet de loi C-155 il faut d'abord revoir ses objectifs. "Prairie Farm Commodity Coalition" avait fixé trois buts pour la réforme du Corbeau. Ceux-ci étaient:

1. Les chemins de fer devraient recevoir une somme adéquate pour le transport du grain des prairies suivant la structure des tarifs du fret.
2. Toute contribution gouvernementale doit avoir un effet neutre sur le marché, ainsi les industries du bétail et de transformation dans les prairies peuvent se développer au maximum.
3. La solution doit offrir un système de transport et de manutention du grain qui soit efficace et viable à long terme.

Ces objectifs sont très similaires aux principes que le gouvernement a pour la réforme du Corbeau et toutes les parties présentes lois des consultations du Dr Gilson les ont généralement acceptées.

Le fait que les chemins ont besoin d'une compensation adéquate pour le transport du grain est bien reconnu. La détérioration du système de transport et de manutention du grain a pour résultat l'incapacité de pouvoir déplacer des volumes croissants de grains vers les marchés d'exportation en expansion. Des quotas et des prix bas, des coûts d'entrepôts de plus en plus élevés et la baisse des ventes dûe à l'inefficacité du système, tout concourt à diminuer le revenu des producteurs. À cause du très important déficit du grain, le problème de la capacité du chemin de fer à commencer à se faire sentir dans les autres denrées en gros - surtout celles allant vers la Côte Ouest. Tout le monde ou presque est d'accord à ce que l'on s'occupe de ce problème.

Les deux autres objectifs, de neutralité et d'un système de transport efficace dépend de l'"indemnité du Corbeau"; à qui et comment elle sera payée, là les opinions diffèrent et la polémique existe.

Les recommandations du Dr Gilson reconnaissent qu'à fin d'atténuer les distorsions existantes toute subvention gouvernementale doit être versée au producteur. Il aura

ensuite la possibilité de maximaliser ses options aura également une influence sur le développement des systèmes de transport et de manutention. Il y a longtemps que PFCC a réalisé que la seule méthode économique faisable visant à éliminer l'effet des tarifs du Corbeau sur la fixation des prix du grain était de s'assurer que les tarifs du fret reflètent le coût réel de déplacement du grain. En payant des compensation directement aux producteurs, ces derniers peuvent décider des récoltes et de la commercialisation convenant le mieux à leur opération et à leur situation financière. L'échelonnement progressif du paiement était un compromis visant à donner aux producteurs de grain et au système de manutention du grain assez de temps pour s'adapter. Tous les secteurs de l'industrie agricole des prairies grâce au développement, à la diversification et à une base économique solide pour l'agriculture en auraient bénéficié.

Les trois "Prairie Wheat Pools" (Coopératives de blé des prairies) n'étaient pas d'accord quant au choix de qui allait recevoir les paiements. À leurs yeux, toute augmentation ou croissance dans le marché local du grain menaçait leur monopole d'exportation. Elles craignaient les changements dans le transport et la manutention du grain; changements qui pourraient voir leur structure existante d'éleveurs souffrir aux mains de compagnies de grain plus progressives et plus souples. Ayant le même objectif, celui de verser toute indemnité aux chemins de fer, pour des raisons

différentes, les coopératives se sont alliées aux groupes de pression du Québec.

Les associations agricoles du Québec étaient vexées de ne pas avoir été consultées par le Dr Gilson et craignaient que le versement de l'indemnité du Corbeau aux producteurs causerait une expansion rapide de la production animale de l'ouest. Elles firent part de leurs inquiétudes, à savoir qu'une telle croissance de la production menacerait inévitablement les marchés de viande de porc qu'elles avaient développées durant les cinq dernières années - marchés qui en fait étaient à priori desservis par les producteurs des prairies avant la très rapide expansion de la production porcine au Québec dans la période 1975-1981. Les études menées par le gouvernement qui indiquent que les changements proposés dans le Corbeau auraient un effet insignifiant sur la production animale et les marchés du Québec; ces études ne les ont pas convaincus et le groupe de pression, qui veut que les chemins de fer reçoivent l'argent, existe toujours.

Le projet de loi C-155 est le résultat de ces pressions. Le tarif du Corbeau n'a pas encore changé mais tous les avantages dont aurait bénéficié l'ouest conformément aux recommandations du Dr Gilson ont été perdus. Un seul des objectifs prévus au début pour la réforme du Corbeau sera atteint. Le gouvernement versera chaque année des sommes énormes aux chemins de fer alors que les producteurs de bétail des prairies continueront à être

désavantagés, les industries connexes en souffriront, et les producteurs de grains ne dépendront que d'un seul marché d'exportation entretenu par un système de transport et de manutention inefficace et coûteux. En choisissant de payer les chemins de fer, le gouvernement désavantagera jusqu'à un certain point tous les secteurs de l'industrie agricole dans les prairies.

Retombées du projet de Loi C-155

sur les producteurs de grain

Les producteurs de grain comptent énormément sur les utilisateurs de grain en tant que marché. Sur près des 33 millions de tonnes de blé, d'avoine et d'orge produits chaque année dans les prairies, 8 millions de tonnes soit 24% sont consommés localement. Les producteurs d'autres cultures telles la graine de colza commercialisent aussi une grande partie de leur récolte dans les différentes industries de transformation des prairies. Tout déclin dans ces marchés domestiques aura de graves conséquences pour les producteurs de grains. Ils se retrouveront totalement dépendants d'un système orienté vers l'exportation seulement. Avec le temps, l'effet d'une grande subvention d'exportation pour le grain, les graines oléagineuses et pour les autres cultures sera de forcer de tels produits à prendre le chemin de fer pour l'exportation. En plus, les produits inéligibles pour la subvention disparaîtront peu à peu.

À cause d'un manque de concurrence et d'alternative les producteurs ne pourront pas faire pression sur les systèmes de

transport et de manutention afin de moderniser pour améliorer l'efficacité et réduire les coûts. Les coûts de manutention ont augmenté considérablement cette dernière décennie. En 1971 les coûts de manutention d'élevateur s'élevaient à \$1.38/MT mais en 1981, ils s'élevaient à \$9.35/MT - une augmentation de plus de 500%. Les producteurs forcés de livrer le grain aux élévateurs ne pourront pas contrôler les futures augmentations. Les camions et les autres moyens de transport ne pourront pas faire la concurrence à un chemin de fer bien subventionné. Le résultat majeur du projet de loi C-155 sera que l'esprit d'innovation et le dynamisme de l'individu produisant du grain et de l'industrie du grain en son entier disparaîtront.

Sur les producteurs de bétail

La production animale est une importante industrie des prairies représentant 33% de la totalité du revenu en espèces des fermes. À moins de changements dans le projet de loi C-155, la production animale et toutes les industries connexes dans les prairies souffriront. On prédit qu'avec le temps, l'alimentation du bétail dans les prairies diminuera jusqu'au point où il ne suffira qu'aux besoins du marché de l'ouest canadien - une baisse de 60%.

Pour les producteurs d'animaux le pire des scénarios est le versement de la totalité de l'indemnité du Corbeau aux chemins de fer. Par le passé les utilisateurs de graines fourragères ont été plus ou moins protégés des effets de distorsion du Corbeau sur les prix de graines fourragères à cause de l'incapacité, du système de transport et de

manutention à transporter le grain librement. Toutefois, avec les améliorations prévues dans le chemin de fer, les producteurs d'animaux ressentiront entièrement les effets de la distortion due au tarif. Le coût total ajouté de paiement aux chemins de fer, et seulement aux secteurs de porc et de boeuf, sera entre 639 et 852 millions en 1990/91 selon une estimation, dépendant du niveau de production. Cette estimation tient compte du fait que les producteurs de grain paieront une partie des augmentations futures du fret, donc l'opinion que les producteurs d'animaux de l'ouest bénéficieront de la solution de paiement aux chemins de fer n'est pas fondée.

Sur l'économie de l'ouest

Dans les prairies, les industries du grain, de graines oléagineuses, d'animaux et de cultures spéciales forment la base d'un secteur important. L'industrie d'emballage de la viande comprend à elle seule 140 établissements disséminés à travers les prairies et employant plus de 10,000 personnes. Ces industries, plus celles de production alimentaire de base et d'approvisionnement du secteur agricole ont un effet multiplicateur important dépassant la production de base. Toute diminution dans le traitement local de la production animale ou céréalière causera une détérioration de ces industries de transformation. On a estimé, d'après les données d'Agriculture Canada que l'ensemble de l'activité économique engendrée sera inférieure de 1.14 milliard en 1990 si au lieu de suivre les

recommandations du Dr Gilson, on décide de payer les chemins de fer. La situation économique du Canada en général et de l'ouest en particulier en souffriront notamment dans les domaines de l'emploi et des immobilisations de capitaux.

À la suite des conséquences graves du projet de loi C-155, Prairie Farm Commodity Coalition recommande que la loi subisse les changements suivants.

Recommandations

Compensation pour les chemins de fer et mesures efficaces

Bien que les chemins de fer aient exprimé leur déception quant à la compensation proposée par le projet de loi C-155, on peut avancer qu'ils ont quand même obtenu plus de satisfaction que les autres parties. Il est vrai que certaines dispositions dans la compensation devront, à notre avis, être revus à l'avenir. D'autre part, nous disons sous le projet de loi C-155 les affréteurs de céréales et d'oléagineux auront à souffrir une partie de plus en plus grande du coût d'un système de transport et de manutention inefficace et extrêmement coûteux. Ceux qui avaient prédit l'émergence de VIA GRAIN sont certainement plus proches de la vérité qu'ils ne le souhaitent.

On ne peut pas assurer l'efficacité; ni par des règlements ni par les menaces du gouvernement de ne pas verser les paiements. Quoique nous nous accordons à reconnaître les

mérites d'une coopération et coordination plus grandes, nous ne pensons pas qu'en elles-mêmes, elles amélioreront le système dans le domaine technologique - Par conséquent nous présentons les recommandations suivantes concernant la compensation des chemins de fer et l'efficacité du système:

(a) Que l'on verse jusqu'à 20% de l'indemnité du Corbeau directement aux chemins de fer, et le reste sera versé directement au producteur ou à l'affréteur (c'est-à-dire: la compagnie d'élévateurs à grains). L'affréteur ou/et le producteur seront donc responsables pour payer au moins 80% du tarif compensateur réel.

(b) Que l'article 39 soit modifié de façon à permettre l'installation de tarifs variables (tarif maximal d'un seul wagon) basés sur les déplacements du wagon, chargement en fin de semaine, etc.

Paiement de la contribution du gouvernement au coût

Comme nous l'avons déjà souligné, le paiement aux chemins de fer de la totalité de la contribution du gouvernement est inacceptable. Cela reviendrait à ignorer totalement le mal fait aux industries du bétail, aux industries de traitement et aux industries connexes. Les producteurs doivent avoir leur mot à dire sur la façon dont leur indemnité du Corbeau est utilisée. PFCC demande que l'on insére dans le projet de loi C-155 ce qui suit:

- Que 80% de la contribution gouvernementale soient alloués aux producteurs, les 20% restants aux chemins de fer.

- Que tout producteur ait droit à une subvention basée soit sur 80% de sa production ou sur 100% de ses ventes céréalières des années précédentes.
- Que le producteur ait le choix de recevoir cette subvention soit en espèces soit par un compte de crédit administré par la compagnie d'élévateurs.

Plafond du volume

PFCC pense qu'en limitant sa contribution à 31.1 millions de tonnes le gouvernement décourage une production maximale des céréales et des oléagineux dans les prairies. L'une des plus importantes raisons de modification des tarifs du Corbeau visait à améliorer la capacité du chemin de fer et à développer un système de transport et de manutention des céréales qui soit hautement efficace. Si le gouvernement doit limiter sa contribution, qu'il le fasse de façon à ne pas freiner la production.

PFCC demande à ce que le plafond de 31.1 millions de tonnes soit supprimé.

Inflation

PFCC a toujours été d'avis que si les producteurs avaient un système de transport et de manutention efficace et économique, il seraient éventuellement prêts à payer pour. Dans cette optique, nous sommes d'avis que si le plafond concernant le volume est supprimé et si une espèce de "filet de sécurité"

est installé, les producteurs seraient éventuellement en mesure de payer toutes les augmentations des coûts.

Filet de sécurité

PFCC soutient l'idée d'un filet de sécurité qui protègerait les producteurs céréaliers des futurs tarifs de fret excessifs par rapport aux prix des céréales. Nous pensons que la proposition avancée par le Gouvernement est raisonnablement équitable pour les producteurs et les contribuables.

Wagons des producteurs

Ils offrent aux producteurs de céréales dans les prairies une option importante pour la commercialisation. Les producteurs peuvent ainsi ne pas utiliser le système d'élèvateur et économiser sur les frais de manutention et autres. En cas de manque d'espace dans les locaux de livraison, les wagons offrent un marché et les bénéfices disponibles qui s'ensuivent. Ils créent également une certaine concurrence dans un système de manutention du grain qui serait autrement presque monopolisé.

PFCC est d'avis que l'attribution des wagons de producteurs doit être le privilège d'une partie neutre. Le Comité Senior de Transport du Grain qui comprend en son sein des représentants des six plus grandes compagnies, ne devrait pas attribuer les wagons car ces représentants pourraient avoir l'impression de réduire le nombre de wagons qui leur est alloué. PFCC est d'avis que l'article 17(1)d créerait un conflit d'intérêt et recommande

qu'il soit supprimé. L'attribution de wagons de producteurs devrait demeurer l'apanage de la Commission Canadienne du Grain.

Révision

PFCC soutient vigoureusement l'idée d'une révision judicieuse de la loi sur les tarifs du Corbeau alors que l'on aura évalué correctement et ses problèmes et son efficacité. Concernant cette révision, deux points nous préoccupent - la période de temps jusqu'en 1985/86 aura-t-elle été suffisante pour une révision judicieuse? - Le gouvernement d'alors se verra-t-il dans l'obligation de faire cette révision d'une manière globale et judicieuse? Nous demandons à ce que le Comité prenne en considérations ces deux questions.

Résumé

Nous avons, ici, essayé de présenter les préoccupations de "Prairie Farm Commodity Coalition" concernant le projet de loi C-155. PFCC ressent le besoin de changer le "Corbeau" et coopère en vue d'obtenir une solution qui offrirait une industrie agricole viable et efficace dans les prairies. Nous avons vigoureusement soutenu le compromis Gilson et étions prêts à consentir à d'autres compromis et à soutenir les modifications annoncées par le Gouvernement en février dernier. Toutefois, les dernières modifications présentées dans le projet de loi C-155 ne sont pas conformes aux objectifs fixés en premier lieu pour la réforme du Corbeau et PFCC est énergiquement opposé à la loi telle qu'elle est présentement définie.

Encore une fois, la préoccupation majeure du PFCC et celle qui est fondamentale quant à la réalisation des objectifs fixés demeure la méthode de versement de la subvention du Corbeau. Les industries des animaux et celles de traitement ainsi que l'effet multiplicateur qu'elles ont dans les Prairies contribuent largement à l'économie canadienne. En tant que pays, nous ne pouvons pas nous permettre de perdre l'apport amené par ces industries au niveau de l'emploi dans les domaines connexes. Les études menées par le gouvernement, celles menées par le secteur privé, ainsi que les consultations du Dr Gilson ont toutes conclu qu'en vue de supprimer les distorsions et les obstacles que subissent actuellement ces industries, la subvention du Corbeau doit être versée au producteur. Il sera ainsi libre de choisir, selon son intérêt, ce qu'il veut cultiver et où il veut commercialiser sa récolte. La croissance économique des Prairies qui résultera de la réforme du Corbeau, dépend de cette méthode de versement.

Le gouvernement a néanmoins choisi de légiférer le Corbeau à partir de raisons politiques et non pas à partir des problèmes économiques existants. Ceci est inacceptable car l'on ne peut ignorer les retombées négatives du projet de loi C-155. Il faut, avant que Prairie Farm Commodity Coalition soutienne le projet de loi C-155, que des modifications soient faites surtout pour ce qui est de la méthode de versement.

5 juillet 1983

APPENDICE «TRPT-106»

Mémoire

présenté au

Comité permanent des transports

sur

le projet de loi C-155

«Loi visant à faciliter le transport,

l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest»

par

l'Association des producteurs de blé Palliser

Regina (Saskatchewan)

le 22 juillet 1983

le 22 juillet 1983

Monsieur le député Maurice A. Dionne
Président
Comité permanent des transports
Chambre des communes
Ottawa (Ontario).

Monsieur le président,

Nous prenons grand plaisir à soumettre à l'examen du Comité le mémoire ci-joint sur le projet de loi C-155. Notre association est consciente du besoin de changement dans la manutention et le transport du grain de l'Ouest et elle accorde son appui à l'examen général du tarif légal applicable aux mouvements du grain.

Nous incitons le Comité à conserver un esprit ouvert et objectif dans son étude des exposés qui lui seront présentés sur le projet de loi. S'il doit, à la suite de ses délibérations, se prononcer en faveur d'une partie à l'exclusion des autres, l'association a confiance qu'il prendra la part des producteurs de grain de l'Ouest canadien et non pas celle des intérêts particuliers et plus bruyants des autres participants à l'industrie.

L'association est toute disposée à expliquer et préciser les points exposés dans le document ci-joint et elle serait heureuse d'avoir l'occasion de comparaître devant le Comité aux audiences qu'il doit tenir à Regina pendant la semaine du 8 août 1983.

Pour le compte de l'Association des producteurs de blé Palliser,

B. Schmidt
par délégation: Paul Orsak, président du comité Palliser sur le Nid-de Corbeau.

Résumé

L'Association des producteurs de blé Palliser applaudit le gouvernement fédéral de vouloir alléger la contrainte imposée par le tarif légal à l'évolution d'un système efficace de transport du grain. L'association soutient depuis longtemps que la modifications du tarif légal est inévitable et qu'elle doit faciliter non seulement les mouvements efficaces et rentables du grain vers l'exportation, mais aussi le maintien dans l'Ouest canadien d'une industrie secondaire viable de la transformation et de l'alimentation du bétail, à proximité de la source des matières brutes. Bien que le projet de loi C-155 s'attaque au besoin de changement, l'association se préoccupe de ce que dans sa forme actuelle, il comporte des contraintes de fond à l'évolution d'un système efficace. Ces limitations sont de deux ordres:

- i) de sévères restrictions sont imposées à la possibilité d'établir des taux réduits;
- ii) la domination des membres ayant un intérêt particulier à maintenir le statu quo au sein du comité chargé de surveiller les changements apportés au système.

Les recommandations précises que formule l'association en vue de faire disparaître les restriction implicites du projet de loi C-155 se résument comme suit.

1. L'association estime que les méthodes servant à l'établissement de taux ferroviaires réduits pour un point de livraison devraient se modeler sur celles en vigueur chez les exploitants d'élévateurs à grain, à savoir qu'en vertu de l'article 39 de la Loi sur les grains du Canada, les titulaires d'un permis peuvent déposer chaque année auprès de la Commission canadienne des grains un tarif égal ou inférieur au tarif maximum fixé par la commission. Modifier ce tarif déposé n'exige que quatorze jours d'avavis. L'association recommande donc de supprimer les articles 45, 46 et 47 du projet de loi C-155 et propose de leur substituer des méthodes semblables à celles figurant à l'article 39 de la Loi sur les grains du Canada, en vue de permettre les modifications de taux au-dessous du tarif maximum.
2. Il est recommandé que la réglementation visant les wagons des producteurs demeure dans une même loi, soit la Loi sur les grains du Canada. Le paragraphe visé devrait donc être enlevé du projet de loi C-155. En outre, nous demandons au ministre de l'Agriculture de créer un groupe de travail dans lequel les producteurs seraient représentés en majorité et qui serait chargé de passer en revue les règles et méthodes régissant l'affectation des wagons des producteurs.
3. L'association recommande de restructurer le Comité supérieur du transport du grain dont on propose la création de manière à assurer une

représentation plus équilibrée et plus objective. Plus précisément, que l'alinéa 3.d)(ix) prévoyant au sein du comité trois membres représentant les intérêts des utilisateurs de grain de provende hors de la région des prairies soit modifié de maniere a prévoir trois autres représentants des producteurs de la région des prairies, chacun dument élu pour représenter les intérêts des producteurs de blé, des producteurs de grain de provende et des producteurs de graine oléagineuse respectivement. De même, il y aurait lieu de modifier l'article 12 du projet de loi de maniere a ce que la majorité des deux tiers de ces six représentants de producteurs dispose d'un veto absolu au sein du comité pour les questions intéressant directement les producteurs (notamment l'affectation des wagons des producteurs) et d'une voix égale a celle du reste du comité pour les questions relatives aux primes et sanctions et aux stimulants a l'efficacité pour tous les participants au systeme.

4. L'association appuie les initiatives prises par les groupes d'éleveurs de bétail de proposer des solutions de compromis touchant les subventions au transport. A ce titre, il est recommandé que le comité étudie sérieusement la possibilité de modifier l'article 55 du projet de loi de maniere a faciliter l'attribution des subventions, au moins 80 p. 100 de la subvention du Nid-de-Corbeau pouvant aller au producteur a son choix.
5. Le «filet de sécurité» proposé devrait etre établi a partir d'une corbeille de prix a la ferme, les couts qui interviennent au-delà de ce point échappant aux producteurs.
6. L'association estime que discussions et délibérations, avant l'examen prévu pour 1985-86, sont un mécanisme nécessaire pour assurer que toutes les possibilités et options soient envisagées. A ce titre, l'association recommande qu'il soit prévu dans la loi une caisse a laquelle les participants auront acces en proportion de leur capital affecté a la production et a la mise en marché du grain, afin de faciliter l'étude continue des solutions de rechange. Ces crédits devraient etre tirés du budget de l'administration établi a 5,7 millions \$ jusqu'en 1985-1986 et on pourrait les obtenir sur demande adressée au ministre des Transports. Les décisions touchant l'ampleur et le caractere légitime de chaque demande seraient laissées a la discrétion du ministre.

Introduction

Depuis sa création en avril 1970, l'Association des producteurs de blé Palliser ne cesse de faire valoir le besoin de modifier le système de manutention et de transport du grain de l'Ouest canadien. Tout au long de ses treize ans d'activité, l'association a recherché, pour le compte de tous les producteurs de grain de l'Ouest, la suppression des contraintes et obstacles à l'évolution d'un réseau plus efficient et plus efficace de transport du grain. Elle a insisté à maintes reprises sur le besoin de faire disparaître la

contrainte d'un tarif légal qui n'a plus aucun rapport avec le coût du transport du grain.

L'objectif premier des producteurs membres de l'association est de maximiser la production du grain de manière à satisfaire de façon aussi rentable que possible la demande du marché d'exportation et du marché intérieur, c'est-à-dire d'optimiser les profits des cultures. Le producteur membre de l'association est disposé à accepter les exigences des marchés internationaux du grain déterminant le prix de son produit, et il est disposé à tolérer les aléas du temps, des taux d'intérêt, du coût de l'engrais et autres facteurs qui influent sur son coût de production.

Mais il n'est pas disposé à accepter une contrainte de transport ou de manutention restreignant son aptitude à commercialiser son produit. Il n'est pas disposé non plus à résoudre cette contrainte en payant pour le maintien d'un système archaïque de manutention et de transport qui est protégé par la loi contre une évolution ordonnée vers l'efficacité. Et le producteur membre de l'association ne veut pas non plus que la solution destinée à supprimer les contraintes d'accès au marché d'exportation crée de nouvelles contraintes pour le marché intérieur.

En termes précis, l'association a préconisé le changement du tarif légal; elle a reconnu que les producteurs doivent payer davantage pour bénéficier d'un réseau revigoré de transport et de manutention; et elle a pris à l'égard de ces changements des engagements publics. Ces engagements dépendent des éléments suivants: que le nouveau tarif facilite les mouvements efficaces du grain; que des poids et contrepoids soient mis en place pour assurer des niveaux convenables de service et de rendement; et qu'il n'y ait pas d'effets contraires sur les marchés intérieurs du grain.

Les résolutions adoptées aux quatre dernières assemblées annuelles de l'association témoignent de cet engagement public. On trouvera ces résolutions reproduites à l'annexe A du présent mémoire. Il y a lieu d'attirer l'attention sur les six principes fondamentaux exposés dans la résolution de janvier 1980 et sur le besoin de réaffirmer ces principes à la lumière des dispositions législatives proposées dans le projet de loi C-155:

- i) le nouveau tarif doit être compensatoire pour les chemins de fer;
- ii) le nouveau taux maximum doit être inscrit dans la loi, rattaché à la distance et rajusté périodiquement pour tenir compte de l'augmentation des coûts;
- iii) le tarif doit prévoir la possibilité de taux négociés inférieurs au taux maximum;
- iv) les chemins de fer doivent donner des garanties de service et de volume;

- v) la subvention du Nid-de-Corbeau doit être versée directement aux producteurs; et enfin
- vi) les coûts futurs imputables à l'inflation seront absorbés par les producteurs.

L'association accorde toujours son appui à ces six principes, tout en devant reconnaître que certaines modifications ont été débattues et proposées au cours des trois ans et demi écoulés depuis leur formulation. Toutefois, elle tient à rappeler que les six principes sont reliés entre eux, qu'ils contiennent les éléments voulus de compromis et de concession et qu'il faut respecter l'esprit de chacun d'eux pour assurer justice et équité aux producteurs.

Malheureusement, le projet de loi C-155 ne représente pas un tel compromis. Plus précisément, il manque à permettre au système en puissance revigoré de manutention et de transport d'évoluer efficacement avec le temps et il constitue une menace grave pour les marchés intérieurs du bétail et de la transformation en n'accordant pas directement aux producteurs la subvention du Nid-de-Corbeau.

Le besoin de changement

Les inefficacités et les restrictions de capacité du réseau de manutention et de transport du grain de l'Ouest canadien ont été bien documentées au cours du débat sur le Nid-de-Corbeau qui dure depuis dix ans. Les marchés d'exportation perdus, la crédibilité perdue sur le marché; le besoin de fonds publics pour assurer d'abord des subventions aux embranchements, ensuite de nouveaux wagons-trémies, des wagons couverts remis à neuf, la remise en état des embranchements, encore plus de wagons-trémies et enfin, un pacte à long terme destiné à apporter d'importantes améliorations d'équipement dans l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Ouest; ajoutés à la lente détérioration de l'industrie secondaire du bétail et de la transformation, ces éléments témoignent tous du besoin de changement.

Toutefois, étant donné le débat qui donne à penser parfois que les agriculteurs de l'Ouest canadien s'opposent au changement, ou ne peuvent s'entendre sur les modalités de ce changement, il faut réaffirmer de nouveau que le changement est effectivement nécessaire. Les agriculteurs ont payé cher l'insuffisance de leur système de manutention et de transport, comme d'ailleurs tous les contribuables canadiens. Les ventes et marchés perdus à l'exportation, que la Commission canadienne du blé estime dépasser le milliard de dollars pour la seule période de trois ans écoulée de 1977 à 1979, ne sont que des indices de ce qui pourra se produire de nouveau dans l'avenir, étant donné que nous visons à des mouvements de grain d'exportation de plus en plus considérables chaque année.

Le fait que l'on a pu transporter des volumes record de grain ces deux dernières années par suite de l'acquisition massive de wagons-trémies et de la remise en état de voies ferrées, ajouté à la capacité ferroviaire excédentaire imputable à la diminution des produits ferroviaires concurrentiels causée par la récession, cela montre à la fois le besoin de changement et les avantages à retirer de la mise en place de ce changement. Les mouvements record de grain par chemin de fer à la fois vers la côte du Pacifique et vers Thunder Bay, dans la présente campagne agricole, donnent la preuve que les chemins de fer peuvent faire le travail et que les marchés sont vraiment là.

Toutefois, l'accroissement général de l'activité économique que connaît le Canada en commençant à sortir de la récession donne à penser que cette situation favorable peut bientôt disparaître, les concurrents de toujours que sont les autres produits en vrac comme le charbon, le soufre, la potasse et le bois demandant et recevant l'attention des chemins de fer en vertu de leur aptitude à assumer tous leurs frais. Il importe que soit passé un marché renouvelé entre les producteurs, les chemins de fer et le gouvernement afin de faire du grain un produit prioritaire du transport ferroviaire et de rendre possible l'élaboration et la mise en oeuvre de plans à long terme.

L'association applaudit, avec certaines réserves, aux efforts consentis par le gouvernement fédéral au cours des vingt dernières années pour atténuer les tensions subies par un tarif du grain octoginaire. Le temps et l'inflation minant le caractère compensatoire d'un tarif coulé au siècle dernier et façonné au cours du premier quart de notre siècle, le réseau matériel des voies ferrées et le matériel roulant destiné au grain se sont détériorés. Avec la mise à l'épreuve majeure du système intervenue au milieu des années 60 quand pour la première fois la Russie est devenue cliente et a cessé d'être concurrente, les signes de négligence et de vieillissement sont devenus apparents. Dans les vingt ans écoulés depuis, le triplement de notre potentiel d'exportation, ajouté à l'effet débilitant de l'inflation à deux chiffres, a mené le système tout près de l'effondrement.

Le tarif légal actuel paie environ le cinquième du coût d'amener le grain au marché. Des programmes complexes mis en place par les gouvernements successifs pour rapiécer le système ferroviaire ont rendu possibles les mouvements du grain vers l'exportation, mais ils ont fait perdre beaucoup sur le plan de l'efficacité et de la confiance du marché. Les subventions accordées aux embranchements, qui comportent la contradiction de permettre la demande d'abandon de lignes garanties jusqu'à l'an 2000 à titre de composantes du réseau ferroviaire de base, coûtent au trésor fédéral plus de deux fois plus que ce que paient les producteurs en taux légaux. Le grain situé à proximité des lignes principales, qui devrait être transporté au coût le plus bas, est évité par les chemins de fer parce qu'il n'a pas droit à la subvention.

De nombreuses commissions et administrations ont étudié le réseau ferroviaire et les frais de transport du grain pour conclure que les chemins de fer perdent effectivement de l'argent et que le réseau s'est détérioré pour

atteindre un palier d'inefficacité extrême. Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les producteurs, par la voie de la Commission canadienne du blé, tous ont affecté des centaines de millions de dollars en immobilisations à l'acquisition de wagons-trémies destinés à transporter le grain au marché, sans une infrastructure particulière permettant l'utilisation efficace de ces ressources.

Au cours des cinq dernières années, le gouvernement fédéral a dû investir des capitaux au cœur même du réseau ferroviaire, les voies ferrées, par son programme de remise en état des embranchements. Sans ces mises de fonds, le grain ne pourrait être transporté par chemin de fer, mais elles se font au grave détriment de l'efficacité.

Toutes les mesures fédérales ont traité les symptômes d'une maladie dont souffre le système de manutention et de transport du grain, l'inanition due au manque de capitaux. Cette privation de nourriture a été lente au cours des cinq décennies qui ont précédé le milieu des années 70, mais elle s'est aggravée rapidement pendant les dix dernières années en raison de l'inflation. L'inanition est telle que même aujourd'hui, avec des injections intraveineuses massives de nourriture (1 200 millions \$ en subventions aux embranchements, 353 millions \$ en wagons-trémies, un engagement de 700 millions \$ pour la remise en état des embranchements), il faut encore considérer comme critique la condition du système. La guérison ne viendra pas de doses encore plus fortes du même médicament, mais d'un programme à long terme de remise en état administré avec soin. Le cœur de ce programme est la restructuration de la rémunération de base des tâches à accomplir. L'association a confiance que si les taux applicables aux mouvements du grain sont remplacés à des niveaux compensatoires, une bonne partie du capital nécessaire pour mettre en place un réseau ferroviaire efficient et efficace sera attiré dans le cours normal des affaires.

Si l'association applaudit aux efforts consentis par le gouvernement fédéral au cours des vingt dernières années, elle a bien davantage confiance qu'une solution à plus long terme viendra d'une restructuration du tarif ferroviaire selon l'esprit des propositions du projet de loi C-155. Malgré cette confiance, l'association se pose des questions précises sur les modalités de cette restructuration dans la forme que lui donne le texte même du projet de loi.

Préoccupations touchant le projet de loi

L'association appuie la modification du tarif légal actuel de manière à ce que puissent être réalisés deux objectifs principaux:

- i) un système de transport et de manutention pourra s'instaurer qui permettra d'amener le grain aux points d'exportation de façon efficace et rentable; et

ii) une industrie secondaire saine de la transformation et de l'alimentation du bétail sera maintenue dans les prairies à titre de solution de rechange pour les marchés d'exportation, comme sous-produit naturel de la situation de l'industrie à proximité de la source des matières premières.

L'association craint que ces deux objectifs ne seront pas atteints par suite de contraintes inscrites dans les modalités du changement exposées dans le projet de loi C-155. Plus précisément, ses préoccupations portent sur trois secteurs importants visés par le projet de loi, savoir:

- i) les restrictions imposées à l'efficacité;
- ii) le rendement du système;
- iii) la formule de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Les restrictions apportées à l'efficacité

L'association pense avant tout, en accordant son appui au changement du tarif légal et, à titre d'organisme producteur, en s'engageant au paiement de frais supplémentaires pour le transport du grain par chemin de fer, au fait qu'il n'y aura d'augmentation de la capacité et d'économies de coûts que si les chemins de fer peuvent fixer des taux compensatoires. Toutefois, l'appui de l'association dépend de ce qu'il n'y ait pas d'obstacles à la réalisation de cette augmentation de capacité et de ces économies de coûts dans le nouveau tarif. Tel n'est pas le cas. Il existe dans le projet de loi deux grandes restrictions à la possibilité de réaliser des gains en efficacité dans l'avenir, savoir:

- i) de grandes limitations imposées à l'établissement de taux réduits en vue d'envois de marchandises plus efficaces et à moindre coût;
- ii) la surveillance des changements apportés au système par un comité dominé par des membres qui ont un intérêt particulier au maintien d'un système inefficace.

L'article 45 du projet de loi C-155 expose des dispositions régissant les taux réduits aux points de livraison dans l'Ouest canadien. Pour l'essentiel, il rejette toute possibilité d'un tarif comportant un taux réduit avant août 1986, et même alors il impose une lourde procédure comprenant un avis donné sept mois à l'avance de l'intention de porter la réduction dans le tarif et la défense de cette mesure devant la Commission canadienne des transports. En fait, il est plus difficile, aux termes du projet de loi, d'obtenir un taux réduit à un endroit donné en vertu des articles 45, 46 et 47 que ce ne l'est d'obtenir un taux majoré en vertu des articles 48 et 49.

A titre de productrice de grain et de payeuse ultime de ces taux dans l'avenir, l'association estime que c'est là une situation odieuse. Dans quel autre domaine, au pays, a-t-on une loi qui «protège» le consommateur de biens ou de services contre des frais moindres en forçant le fournisseur à franchir une longue procédure pour réduire ses prix? L'on comprend bien qu'on veuille protéger les consommateurs par le moyen de plafonds et de maximums, mais les mécanismes destinés à soutenir «planchers» et minimums sont plutôt difficiles à comprendre.

Si l'on tente de comprendre la raison de ces restrictions apportées à la réduction des taux, il appert que ceux qui s'en font le principal défenseur sont les compagnies de grain possédant des élévateurs ruraux partout dans les prairies. Elles craignent la concurrence qui pourrait surgir pour leur traitement du grain depuis toujours captif si les taux de transport devaient varier sensiblement. Elles dépeignent le spectre des prairies sans élévateurs sur des centaines de milles, des producteurs obligés de camionner le grain sur de longues distances en empruntant des routes qui vont dépérissant et tenus d'attendre des heures aux grands terminus intérieurs exploités par les multinationales. Elles croient que le producteur a si peu de sens commun qu'il se laissera conduire aveuglément par l'alliance odieuse des grands manitous des chemins de fer et des multinationales géantes dans un système qui un jour contrôlera son entreprise même en éliminant toutes les solutions de rechange.

Elles voudraient nous faire oublier que 75 p. 100 de la capacité de tous les élévateurs ruraux et 83 p. 100 de celle de tous les terminus sont sous l'emprise des coopératives de producteurs. Que les chemins de fer ont été là pendant 85 ans sans pouvoir faire varier les taux aucunement, vers le bas le moins de tout. Mais ce qu'elle craignent le plus, c'est de devoir soutenir la concurrence dans la manutention du grain du producteur.

Les producteurs considèrent que le prix du grain est ce qu'ils reçoivent après défalcation des frais de transport et de manutention, non pas seulement des frais de transport. Le tarif des élévateurs aux terminus et aux élévateurs ruraux s'établit actuellement à quelque deux fois et demie le tarif légal imposé pour transporter le grain entre eux. Il y a dix ans, le tarif se situait aux deux tiers environ du tarif légal. L'efficacité du réseau réclamée par les producteurs va au-delà des taux ferroviaires, et s'étend à la fois à la manutention et au transport. Il s'impose que les contraintes imposées aux économies d'échelle que permet la consolidation des points de livraison et aux économies de chargement de wagons multiples soient supprimées et non pas inscrites dans la loi.

L'association estime que les méthodes servant à l'établissement de taux réduits aux point ferroviaires de livraison devraient se modeler sur celles en vigueur chez les exploitants d'élévateurs à grain, c'est-à-dire les méthodes prévues dans la Loi sur les grains du Canada pour l'établissement de taux réduits par les titulaires d'un permis en vertu de l'article 39 (voir l'annexe B), qui autorise les titulaires à déposer auprès de la Commission canadienne

du blé, à chaque campagne agricole, un tarif égal ou inférieur au tarif maximum fixé par la commission, et à modifier ce tarif à l'élevateur après seulement quatorze jours d'avis.

A n'en pas douter, si c'est là une méthode acceptable pour un élément du réseau de transport et de manutention, elle est acceptable aussi pour d'autres éléments. A ce titre, l'association recommande de supprimer les articles 45, 46 et 47 du projet de loi C-155 et propose de leur substituer des dispositions prévoyant des maximums et des modifications de taux au-dessous des maximums, comme le prévoit l'article 39 de la Loi sur les grains du Canada.

Outre qu'il convient de favoriser la concurrence en ce qui touche le grain du producteur, il est nécessaire d'accorder des primes au bon rendement et d'imposer des sanctions en cas de manque à assurer un niveau convenable de service. L'association estime que ces primes et sanctions attachées au rendement du système doivent être établies de manière à ce que le stimulant porte davantage sur le dépassement des attentes que sur la pénalisation de l'échec. En outre, les stimulants de l'efficacité doivent aller au-delà des campagnes agricoles uniques, étant donné qu'une bonne part de l'efficacité des mouvements du grain provient des mises de fonds dans les nouvelles techniques et du maintien d'un réseau efficace bien plus que du respect des objectifs d'une campagne agricole donnée.

Afin de réaliser ces gains en efficacité pour le compte du réseau, il est nécessaire d'assurer aux chemins de fer un régime d'avantages dépassant une seule campagne agricole. En outre, l'établissement et l'arbitrage de ces primes et sanctions ne sauraient être confiés à un groupe dont le sous-groupe le plus important a un intérêt particulier à maintenir le statu quo et n'est pas objectif dans son évaluation du rendement. La composition proposée du Comité supérieur du transport du grain, soit 10 membres représentant des intérêts particuliers dans l'expédition du grain (le commissaire en chef de la CCB et huit titulaires de permis d'exploitation d'élevateurs et titulaires de licences de négociant en grain et un titulaire de permis d'exploitation d'élevateur de transformation), 4 membres n'ayant pas de liens avec le transport ferroviaire du grain (un représentant des transporteurs des Grands Lacs et les trois représentants des utilisateurs de grain de provende hors des prairies) et 2 représentants des chemins de fer qui doivent d'office d'abstenir de participer, cela ne laisse que 5 membres objectifs (le commissaire en chef de la Commission canadienne des grains, l'administrateur et les représentants des producteurs), soit moins du quart du nombre total de membres.

L'article 12 du projet de loi confie à ce comité d'importantes fonctions: conseiller le ministre ou l'administrateur et leur faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, et notamment sur: les objectifs de résultat des participants et les primes et sanctions qui s'y rattachent; les mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du réseau; et l'affectation des wagons aux mouvements du grain. Le pouvoir d'accorder les primes à tous les participants, y compris

les compagnies d'élévateurs, doit être rassurant pour le comité, étant donné le nombre disproportionné de membres provenant de ce secteur qu'il compte. Mise à part la composition du comité, sur laquelle le mémoire revient plus loin, l'association doute fort de son objectivité pour ce qui est d'établir les stimulants nécessaires à la réalisation de gains à long terme en efficacité au sein du système.

Ce manque à assurer des primes à l'efficacité méritées sur une longue période par opposition aux sanctions prévues au paragraphe 21(2), de même que la réalisation par le gouvernement fédéral de toutes les réductions de coûts, en vertu du paragraphe 54(3), au moyen de la réduction de ses engagements par opposition au partage des réductions de coûts par la voie des gains en efficacité, ces deux points inquiètent l'association. On nous demande, à titre de producteurs, de nous engager à payer des frais ferroviaires plus élevés dans l'avenir, mais nous ne voyons pas la possibilité de compenser ces frais plus élevés par les améliorations technologiques apportées au système de manutention et de transport. Nous recommandons que le Comité des transports étudie de près la composition du Comité supérieur du transport du grain, la fonction qu'on lui confie d'attribuer primes et sanctions et le manque du projet de loi a faciliter les investissements de la part des chemins de fer en vue d'améliorer l'efficacité.

Le rendement du système

L'association visait avant tout, en convenant des changements à apporter au système, à l'amélioration à la fois de la capacité de traitement du réseau et de son efficacité au titre des coûts à réaliser cette capacité accrue. Outre les restrictions à l'efficacité que l'on vient d'exposer, l'association exprime de grandes réserves à l'égard de l'efficacité au titre des coûts de la mise en oeuvre et de l'administration du réseau ferroviaire renouvelé. Ces réserves portent principalement sur le fait que le projet de loi fait grand appel à la réglementation et confie de grands pouvoirs au Comité supérieur du transport du grain.

L'association reconnaît que les règlements sont une partie nécessaires des mesures législatives: ils sont les mécanismes de mise en oeuvre des intentions de ceux qui établissent les politiques. Mais elle s'inquiète fort de leurs vues ambiguës et obscures. L'examen du projet de loi donne à penser que très peu d'éléments de la loi ne sont pas assujettis à l'examen et aux recommandations de comités, d'administrateurs, de commissions, de ministres ou de décrets (voir à l'annexe C une liste partielle des articles de la loi). En fait, les articles qui ne sont pas assujettis à un examen ou un règlement sont ceux qui sont le plus nuisibles à l'efficacité future du réseau ferroviaire, savoir les articles 45, 46 et 47 portant sur l'établissement des taux.

L'association se soucie également d'un aspect du système de manutention et de transport du grain qu'elle considère comme un droit sacré de tous les

producteurs, celui des wagons des producteurs, que des dispositions du projet de loi assujettissant maintenant à l'examen et aux recommandations. Depuis 80 ans, le droit des producteurs de commander et de charger des wagons constitue un poids et contrepoids ultime à l'égard des pouvoirs concentrés des compagnies de grain et des chemins de fer. Avec l'adoption des amendements apportés à la Loi sur les grains du Manitoba, en 1902 et 1903, et l'affirmation des droits des producteurs dans la célèbre affaire Sintaluta dont la décision a été maintenue par la Cour suprême du Canada, les producteurs ont conservé la possibilité de charger et d'expédier leur propre grain (voir l'annexe D).

L'option des wagons des producteurs a été continuellement minée, principalement parce qu'au sein du commerce du grain, les organismes ont établi des règlements et procédures pour faire disparaître cette anomalie de leur monde bureaucratique bien ordonné. Le droit établi en 1902 d'avoir un wagon de producteur pour chaque wagon expédié par une compagnie de grain à un point de livraison a diminué à un rapport de 1 à 2 pour atteindre la limite de 15 p. 100 imposée récemment pour un bloc d'expédition. En fait, cette restriction devrait être considérée comme 1 wagon de producteur pour 20 wagons d'élévateur, la limite étant de 5 p. 100 d'un grain donné pour les wagons de producteurs au sein du bloc, en général, tous les wagons demandés par les producteurs dans une région à un moment donné sont destinés à un seul produit. Vu que le gros du mouvement visant à restreindre encore davantage les wagons de producteurs émane des compagnies de grain en place et des organismes gouvernementaux oeuvrant dans le milieu, l'association doute de l'objectivité d'un examen effectué par le Comité supérieur du transport du grain dont on propose la création.

Ce droit est maintenant en péril par suite des dispositions de l'alinéa 17(1)d) du projet de loi C-155, portant que l'administrateur, en consultation avec le Comité supérieur du transport du grain, examinera le mode d'affectation des wagons des producteurs. On n'a pas besoin de beaucoup d'imagination pour évoquer les recommandations qui émaneraient d'un comité dominé par des membres qui traitent les wagons des producteurs avec dédain depuis vingt-cinq ans.

Nous croyons fermement que la réglementation des wagons des producteurs doit demeurer sous l'empire d'une seule loi, la Loi sur les grains du Canada. L'association recommande donc que cet alinéa soit supprimé du projet de loi. En outre, nous demanderons au ministre de l'Agriculture de constituer un groupe de travail dans lequel les producteurs seraient représentés en majorité et qui serait chargé de passer en revue les règles et méthodes d'affectation des wagons et de veiller à ce que l'option des wagons des producteurs soit une solution de recharge plus efficace et plus équitable.

L'article 3 du projet de loi constitue un Comité supérieur du transport du grain chargé de fonctions étendues et possédant le pouvoir de fait de façonner et de structurer le futur réseau de manutention du grain dans l'Ouest canadien. L'association se pose de graves questions sur la composition et les

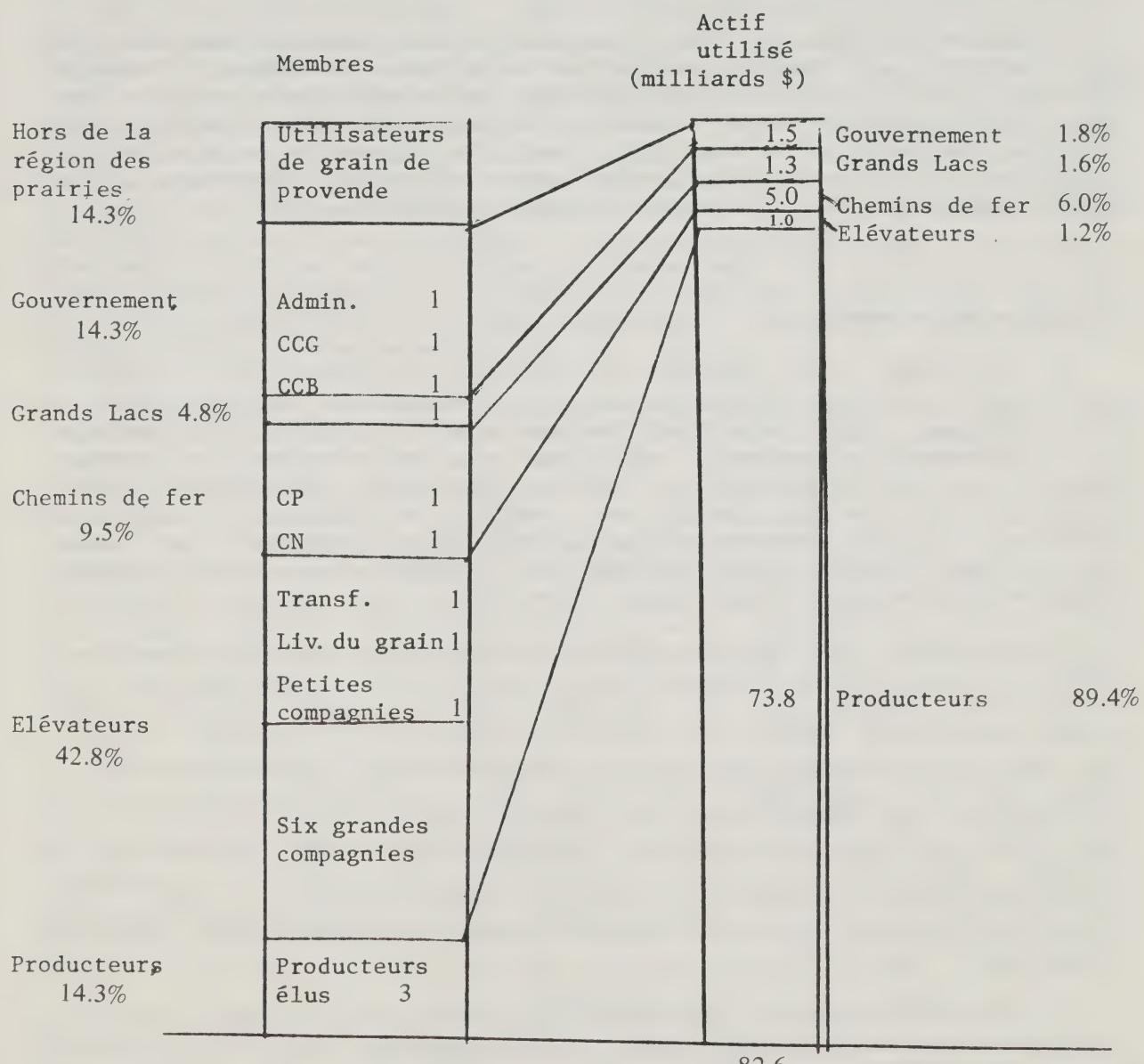
pouvoirs de ce comité. Ces préoccupations ont trait à la représentation disproportionnée du secteur de manutention de l'industrie et au manque d'objectivité qui résultera de cette structure.

Le graphique qui suit indique la représentation des divers participants de l'industrie au sein du comité et leur mise de fonds respective dans la production et la mise en marché du grain dans l'Ouest canadien. Selon le recensement de 1981, quelque 155 000 producteurs de l'Ouest utilisent et administrent des biens d'une valeur de 73,8 milliards de dollars en terres, bâtiments, machinerie et matériel. Les compagnies de grain disposaient en 1982 d'immobilisations atteignant au total un peu plus d'un milliard de dollars en élévateurs ruraux et élévateurs terminus. Les chemins de fer entreprennent un programme d'immobilisations qui devrait porter le capital total du réseau ferroviaire et du matériel roulant à plus de 10 milliards de dollars. Les expéditeurs des Grands Lacs utilisent environ 1,3 milliard de dollars en capital investi dans la flotte canadienne de navires de transport en vrac opérant sur les Grands Lacs. Enfin, le gouvernement fédéral a investi ou va investir plus de 2 milliards de dollars en wagons-trémies et en remise en état des embranchements. En mesurant par les capitaux investis, les producteurs ont le plus gros enjeu dans la revigoration du système de manutention et de transport et les compagnies d'élévateurs le plus petit, mis à part les trois membres de l'extérieur de la région. Même ces trois représentants des intérêts des utilisateurs de grain de provende représentent probablement un secteur comptant des biens de capital importants, bien que l'on puisse sans doute remettre en question l'à-propos de ce secteur en matière de réseau ferroviaire des prairies.

L'association craint que les intérêts particuliers des membres du comité appartenant au secteur de la manutention du grain ne nuisent à l'aptitude du comité à favoriser la mise en place d'un système efficace et rentable. Une décision portant application de sanctions pour ne pas avoir atteint les objectifs de résultat, dans les cas où sont responsables à la fois l'originateur du grain et le transporteur, ne saurait être arbitrée par un comité qui penche démesurément du côté des titulaires de permis d'exploitation d'élévateur. Plus grave dans ses conséquences est l'inaptitude de ce comité à faire des recommandations touchant l'efficacité du système susceptibles de nuire aux intérêts particuliers de ses membres.

L'association estime que la solution de ce dilemme réside dans la structure du comité et la mise en place en son sein de poids et contrepoids. A ce titre, l'association recommande que l'alinéa 3.d)(ix) prévoyant au sein du comité trois membres représentant les intérêts des utilisateurs de grain de provende hors de la région des prairies soit modifié de maniere a prévoir trois autres représentants des producteurs de la région des prairies, chacun dument élu pour représenter les intérêts des producteurs de blé, des

Comparaison
des membres du CSTG et de l'actif utilisé
dans la production et la mise en marché du grain*



*Source: voir l'annexe E.

producteurs de grain de provende et des producteurs de graine oléagineuse respectivement. De même, il y aurait lieu de modifier l'article 12 du projet de loi de maniere a ce que la majorité des deux tiers de ces six représentants des producteurs dispose d'un veto absolu au sein du comité pour les questions intéressant directement les producteurs (notamment l'affectation des wagons des producteurs) et d'une voix égale a celle du reste du comité pour les questions relatives aux primes et sanctions et aux stimulants a l'efficacité pour tous les participants au systeme.

On estime que sans les poids et contrepoids exercés au sein du comité par les producteurs, cet organisme deviendra avec le temps, au sein de l'industrie du grain, le plus important groupe d'élaboration des politiques concernant les questions de manutention et de transport. La forte part de formulation des politiques que le projet de loi C-155 laisse à la réglementation, ajoutée à la définition peu précise des fonctions du comité, inspire à l'association de grandes inquiétudes pour le rendement ultime du système.

La formule de paiement

Le troisième point important qui préoccupe les producteurs à l'égard du projet de loi C-155 est celui de la formule de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau. L'association affirme publiquement depuis le début du débat sur les changements à apporter au tarif légal que la subvention du Nid-de-Corbeau doit être versée à 100 p. 100 aux producteurs. Nous croyons que les producteurs sont le mieux placés pour prendre les décisions touchant la production et la commercialisation de leurs récoltes, et sommes irrévocablement opposés à tout programme qui présente une menace pour la production et les possibilités de mise en marché.

Le versement de l'entièrre subvention du Nid-de-Corbeau directement aux chemins de fer, comme le propose l'article 55 du projet de loi, en contradiction directe avec le consensus réalisé durant les négociations Gilson, constitue un obstacle de taille à la réalisation du deuxième objectif visé par l'association dans l'appui qu'elle accorde au changement du tarif légal. Une saine industrie secondaire de la transformation et de l'alimentation du bétail dans les prairies fait partie intégrante des possibilités de production et de mise en marché du producteur de grain. Le versement directement aux chemins de fer de la subvention du Nid-de-Corbeau causera un préjudice sensible au secteur de l'élevage du bétail quand le coût du grain de provende des prairies subira l'impact de quelque 20 \$ la tonne en subvention à l'exportation.

A titre d'association représentant les intérêts des producteurs de blé, nous pourrions y gagner à court terme avec les versements directs aux chemins de fer et l'absence de délayage de la subvention. Mais nous songeons davantage à l'avenir, lorsque les marchés locaux du bétail pour le grain seront perdus et que les producteurs de grain de provende passeront de la

production du grain intérieur à celle du grain d'exportation. Cela se répercute sur le coût des mouvements de grain assumé par les producteurs quand les envois par chemin de fer dépasseront le cap des 31,1 millions de tonnes et quand une plus grande quantité de grain livrera concurrence pour des marchés d'exportation restreints.

A titre de producteurs de blé, nous voulons que nos voisins albertain producteurs de grain de provende continuent de cultiver l'orge pour les bovins et les porcs de la province, et nous encourageons nos voisins manitobains à continuer de diversifier leurs cultures en passant au maïs, au tournesol, aux légumes à gousse et à d'autres cultures spéciales. Même si 2 sur 3 des membres de l'association sont des résidents de la Saskatchewan et principalement des producteurs de blé d'exportation, nous sommes unanimes à adopter le principe que la plus grande partie de la subvention du Nid-de-Corbeau doit être versée directement aux producteurs. Si nos motifs peuvent être différents de ceux des producteurs d'aliments pour les animaux et de cultures spéciales, nos objectifs sont néanmoins semblables. Nous voulons simplement servir nos marchés respectifs sans voir le producteur d'aucune denrée encouragé à modifier sa production en raison de stimulants artificiels, portant atteinte par là à l'avantage agronomique naturel qui préside à la production et à la mise en marché.

L'agriculture de l'Ouest canadien est faite de l'interaction complexe de la production, des marchés, de la rotation des cultures, de la manutention, du transport et malheureusement de la politique. L'association reconnaît que son objectif du versement à 100 p. 100 de la subvention du Nid-de-Corbeau directement aux producteurs n'est peut-être pas réalisable. A ce titre et en prenant part à la Coalition des denrées agricoles des prairies durant les négociations Gilson de 1982, nous étions disposés à accepter le compromis des versements effectués aux producteurs augmentant graduellement jusqu'à concurrence de 80 p. 100. Nous estimions que ce compromis, ajouté à d'autres recommandations issues des négociations Gilson, représentait un traitement juste et équitable de tous les producteurs dans la modification du tarif légal.

Malheureusement, cet équilibre fait de compromis et de consensus, les architectes du projet de loi C-155 n'en ont pas tenu compte. L'inscription dans la loi de la déformation permanente du secteur de l'élevage du bétail par les versements directs aux chemins de fer constitue une menace pour tous les producteurs de grain des prairies. En l'absence d'un redressement pour les éleveurs de bétail des prairies, l'association craint les conséquences que subira le réseau de manutention et de transport du grain quand les 15 millions d'acres (8 millions affectées au maïs, au grain mixte et au foin, 7 millions à l'orge et à l'avoine) de terre actuellement affectées au grain de provende intérieur, au grain mixte, au maïs, au foin et au pâturage passeront à la production de grain d'exportation. Il n'est pas nécessaire que les 10 à 12 millions de tonnes que l'on pourrait récolter sur cette superficie soient absorbées par le système, si nous nous attaquons aujourd'hui aux problèmes qui risquent de surgir dans l'avenir.

L'association a eu l'occasion, ces derniers mois, de prendre connaissance d'autres solutions que les versements directs aux producteurs et elle appuie les initiatives prises par des groupes d'éleveurs de bétail de proposer des solutions de compromis comportant le partage des droits à la subvention. A ce titre, l'association recommande que le comité étudie sérieusement la possibilité de modifier l'article 55 du projet de loi de maniere a faciliter l'attribution des subventions, au moins 80 p. 100 de la subvention du Nid-de-Corbeau pouvant aller aux producteurs a leur choix.

Autres préoccupations

L'association trouve d'autres sujets de préoccupation dans le projet de loi, en plus de ceux qui ont trait aux trois secteurs traités dans ce qui précède. Il y a la question particulière du «filet de sécurité» proposé, fondé sur des prix du grain aux points d'exportation qui ne reflètent pas le rendement réel que tirent les producteurs des prix à la ferme. Il ne tient pas compte des frais de manutention et de transport, qui ont monté et vont continuer de monter. L'association estime que le «filet de sécurité» devrait etre établi a partir d'une corbeille de prix a la ferme, les couts qui interviennent au-delà de ce point échappant aux producteurs.

Enfin, l'association est d'accord avec le besoin d'un examen, en 1985-86, de l'efficacité de la loi, mais elle croit que des discussions et délibérations continues sont nécessaires entre temps pour assurer l'étude de toutes les possibilités et options sans subir la pression de l'horloge législative. A ce titre, l'association recommande qu'il soit prévu dans la loi une caisse a laquelle les participants auront acces en proportion de leur capital affecté a la production et a la mise en marché du grain, afin de faciliter l'étude continue des solutions de rechange. Ces crédits devraient etre tirés du budget de l'administration établi a 5,7 millions \$ jusqu'en 1985-1986 et on pourrait les obtenir sur demande adressée au ministre des Transports. Les décisions touchant l'ampleur et le caractere légitime de chaque demande seraient laissées a la discrétion du ministre.

Annexe A

Congrès annuel tenu en janvier 1980 - Tarif du Nid-de-Corbeau

ATTENDU que le tarif légal applicable depuis longtemps au grain a entraîné une diminution marquée du service ferroviaire restreignant gravement nos exportations;

ATTENDU que les pertes économiques découlant de ce tarif légal augmentent, tandis que les avantages qu'il conférait autrefois diminuent;

ATTENDU que le redressement de ce problème a été entravé par des considérations sociales et politiques qu'on a laissées éclipser les réalités économiques;

IL EST DECIDÉ que l'Association des producteurs de blé Palliser, réunie en congrès annuel, demande au gouvernement fédéral de présenter dans les meilleurs délais un projet de loi portant modification de la loi dite du Nid-de-Corbeau en tenant compte des principes fondamentaux suivants:

- a) que le nouveau tarif établi soit compensatoire pour les chemins de fer;
- b) que le nouveau taux maximum soit inscrit dans la loi, rattaché à la distance et rajusté périodiquement pour tenir compte de l'augmentation des coûts;
- c) que le tarif prévoie des taux négociés inférieurs au maximum;
- d) que les chemins de fer donne des garanties de service et de volume;
- e) que la subvention du Nid-de-Corbeau, soit la différence entre le tarif marchandises légal actuel et le nouveau tarif, soit versée directement aux producteurs;
- f) que les coûts futurs imputables à l'inflation soient absorbés par le producteur.

Appuyée par: Clarence Schmidt, Craven (Saskatchewan).
ADOPTÉE.

Congrès annuel tenu en janvier 1981 - Réforme du Nid-de-Corbeau

ATTENDU que la part canadienne des marchés mondiaux du grain a fortement diminué;

ATTENDU que les difficultés éprouvées par notre industrie du grain débordent sur le secteur de l'élevage du bétail dans les prairies;

ATTENDU que cette situation entraîne des pertes économiques croissantes dans l'Ouest canadien;

ATTENDU qu'une série d'études menées par le gouvernement ces dernières années ne laissent aucun doute que le tarif du Nid-de-Corbeau est au coeur de ce problème;

ATTENDU que le tarif du Nid-de-Corbeau a abouti à un système qui refuse aux agriculteurs les facilités de transport dont ils ont besoin pour répondre aux exigences du marché mondial du grain en croissance rapide;

ATTENDU que le régime actuel exerce de la discrimination contre certains grains en favorisant certains autres;

ATTENDU qu'il exerce de la discrimination contre l'industrie de transformation du grain des prairies et l'élevage du bétail dans les prairies;

ATTENDU qu'au cours des 18 derniers mois, le débat sur le Nid-de-Corbeau s'est déroulé avec vigueur dans l'Ouest canadien, s'attachant aux deux grandes propositions qui ont été présentées à la discussion publique, soit la Solution de la Coalition des denrées et la proposition de la Conférence agricole de l'Ouest;

ATTENDU qu'un secteur de plus en plus considérable de l'économie agricole des prairies accorde son appui à une saine réforme du Nid-de-Corbeau fondée sur les principes suivants:

- que les chemins de fer reçoivent une rémunération convenable;
- que la subvention actuelle du Nid-de-Corbeau soit maintenue pour le producteur sous une forme ou sous une autre; pourvu que le système assure des volumes accrus d'exportations, le producteur est disposé à supporter le fardeau d'un tarif marchandises supplémentaires;
- qu'il résulte de la réforme un système efficace de manutention et de transport du grain et un système efficace de manutention d'autres produits agricoles;

- que soit maintenu l'avantage comparé des prairies dans les industries secondaires de l'élevage du bétail et de la transformation;
- que soit supprimée la discrimination actuelle contre les cultures dont les mouvements ne sont pas assujettis au tarif du Nid-de-Corbeau.

ATTENDU que le ministre des Transports, l'hon. Jean-Luc Pepin, a fait savoir qu'il aimeraient constituer un comité technique d'enquête ou un groupe de travail comme prochaine étape du règlement de la question du Nid-de-Corbeau;

IL EST DECIDÉ que l'Association des producteurs de blé Palliser demande au gouvernement du Canada d'agir rapidement pour constituer ce groupe de travail, afin que ne se perde pas l'élan pris pour la réforme du Nid-de-Corbeau.

Appuyée par: Jim Wright, Rouleau (Saskatchewan).

ADOPTÉE.

Congrès annuel tenu en janvier 1982 - Revenus des chemins de fer

ATTENDU que l'industrie du grain dépend des chemins de fer pour les mouvements du grain;

ATTENDU que le manque à gagner persistant des chemins de fer ne peut qu'entraîner des restrictions de capacité dans un avenir rapproché;

ATTENDU que la crise de l'industrie secondaire et de la transformation du grain que connaissent les prairies résulte également du tarif légal applicable au grain;

ATTENDU que les problèmes actuels de l'élevage du bétail sont imputables dans une large mesure aux prix injustes du grain de provende, qui proviennent en partie du taux légal peu élevé applicable au grain qui quitte les prairies;

IL EST DECIDÉ que les chemins de fer portent leurs taux à un niveau compensatoire et que le gouvernement fédéral verse les subventions au transport directement au producteur.

IL EST EN OUTRE DECIDÉ que ce nouveau tarif soit inscrit dans la loi et assujetti à un examen et que tout nouveau tarif comporte des garanties de la réalisation par les chemins de fer de leurs objectifs de résultat.

Appuyée par: Cameron Petruic, Avonlea (Saskatchewan).

ADOPTÉE.

Congrès annuel tenu en janvier 1983 - Proposition Gilson

ATTENDU que l'Association des producteurs de blé Palliser n'a cessé d'accorder son appui au règlement de la question du tarif légal, qui créera un système efficace et rentable de manutention et de transport du grain et encouragera la diversification économique de l'agriculture des prairies;

ATTENDU que les propositions contenues dans le rapport Gilson vont loin sur la voie de la réalisation de ces objectifs et constituent le meilleur compromis dont on dispose pour régler cette question complexe et délicate;

IL EST DECIDÉ que l'Association des producteurs de blé Palliser affirme publiquement son appui aux propositions Gilson et à leur mise en oeuvre sans retard par le gouvernement fédéral.

Proposée par: Ken Stickland, Edmonton (Alberta).

Appuyée par: Bill Duke, Redvers (Saskatchewan).

ADOPTÉE.

ANNEXE B

Disposition législative pour l'établissement d'un tarif de manutention aux élévateurs

Frais perçus par les titulaires de permis

39. (1) Tout titulaire de permis qui exploite un élévateur doit, avant le début de chaque campagne agricole, déposer à la Commission un tarif des frais devant être perçus à l'élévateur autorisé, au cours de la campagne agricole pour chaque service qu'il doit fournir en vertu de son permis.

(2) Lorsqu'un titulaire de permis détient plus d'un permis d'une catégorie ou sous-catégorie, le tarif des frais déposé par lui vaut pour tous les élévateurs pour l'exploitation desquels ont été délivrés des permis de cette catégorie ou sous-catégorie.

(3) Un titulaire de permis qui exploite un élévateur peut, durant une campagne agricole, sur préavis de quatorze jours publié comme l'exige la Commission, déposer à la Commission un tarif modifié des frais pour les services à fournir en vertu de son permis au cours de cette campagne agricole.

(4) Sous réserve des paragraphes (5) et (6), aucun titulaire de permis qui exploite un élévateur ne doit, pour des services fournis dans cet élévateur en vertu de son permis, réclamer ni accepter

a) aucune somme pour un service pour lequel un maximum des frais n'a pas été fixé par les règlements, ni

b) de somme autre que la moindre des deux suivantes:

(i) le maximum des frais fixé pour ce service par les règlements, ou

(ii) les frais pour le service indiqué dans le tarif courant des frais déposé par lui à la Commission.

(5) La Commission peut, par arrêté, autoriser un titulaire de permis qui exploite un élévateur à réclamer des frais inférieurs à la somme qu'il peut percevoir en vertu du paragraphe (4) pour tout service fourni dans un ou plusieurs élévateurs exploités par lui.

voir en vertu du paragraphe (4) pour tout service fourni dans un ou plusieurs élévateurs exploités par lui.

(6) Lorsqu'un titulaire de permis désire fournir dans un élévateur autorisé un service pour lequel les règlements ne fixent pas de maximum des frais,

a) il peut demander à la Commission de fixer le maximum des frais; et

b) la Commission peut, par arrêté, fixer le maximum des frais ou indiquer une façon de déterminer le maximum des frais pour ce service fourni dans cet élévateur pour une période se terminant au plus tard à la fin de la campagne agricole pour laquelle la demande est faite.

(7) Toute mention dans les paragraphes (4), (5) et (6) d'un maximum des frais fixé dans les règlements s'applique également à un maximum des frais déterminé en application des règlements.

40. (1) Aucun frais de stockage concernant du grain mentionné dans un récépissé d'application passé d'un élévateur ne doit être réclamé par le titulaire de permis d'un élévateur pour la période

a) postérieure à la livraison du grain provenant de l'élévateur dans un wagon ou autre moyen de transport; ou

b) postérieure aux 24 heures qui suivent

(i) le moment où un wagon ou autre moyen de transport qui peut recevoir le grain déchargé de l'élévateur et auquel le grain peut être légalement livré a été placé le long de l'élévateur pour recevoir le grain,

(ii) le moment où tous les frais dus pour le grain ont été payés ou offerts, et

(iii) le moment où des récépissés d'élévateur donnant droit à la livraison du grain ont été remis ou offerts.

(2) Aux fins du paragraphe (1) lorsque le moyen de transport placé le long d'un élévateur est un navire, le détenteur des récépissés d'élévateur demandant la livra-

Annexe C

LOI DE 1902 PORTANT MODIFICATION DE LA LOI SUR LES GRAINS DU MANITOBA

Sir Richard Cartwright, ministre du Commerce, a proposé la première lecture du projet de loi 162, portant modification de la Loi sur les grains du Manitoba, le 6 mai 1902. En deuxième lecture, le 7 mai, il a consigné au Hansard les amendements, qui ont été débattus en comité le 9 mai. Ces amendements élargissaient les dispositions de la loi de 1900 relatives à la construction d'entrepôts horizontaux et de quais de chargement, que les producteurs considéraient encore comme la garantie de leur liberté en matière de mise en marché. L'exigence de la taille minimum des entrepôts horizontaux était abolie et le chemin de fer allait maintenant devoir fournir des emplacements sur les voies d'évitement. En outre, les agriculteurs pouvaient désormais demander la construction par les chemins de fer de quais de chargement sur les voies d'évitement ne comportant pas de gare de triage.

Ces modifications se contentaient de répondre aux critiques secondaires formulées par les agriculteurs à l'endroit de la loi de 1900, mais l'on prenait vraiment un nouveau départ avec la mise en place du carnet de commandes de wagons. Un amendement obligeait chaque agent du chemin de fer à tenir un tel carnet à la disposition de quiconque désirait expédier du grain et imposait la répartition des wagons dans l'ordre strict des demandes inscrites dans le carnet. Voici le texte intégral de cet amendement, que l'on a bientôt trouvé ambigu et ayant besoin d'être précisé par un amendement ultérieur:

A chaque station où il y a un agent du chemin de fer et où du grain est expédié sous la direction de cet agent, il est tenu pour chaque point d'expédition relevant de l'agent un carnet de commandes de wagons, mis à la disposition du public, dans lequel ceux qui veulent des wagons placent leur commande. Les demandeurs peuvent placer leur commande selon leurs besoins; les wagons commandés sont attribués aux demandeurs dans l'ordre chronologique des commandes inscrites dans le carnet, sans distinction entre élévateur, entrepôt horizontal, quai de chargement ou autrement, et le demandeur qui ne charge pas le ou les wagons dans les vingt-quatre heures suivant le moment où les wagons sont fournis par le chemin de fer perd son droit à l'égard du ou des wagons non chargés.

Si la compagnie de chemin de fer est incapable, pour tout motif raisonnable, de fournir à un point d'expédition les wagons nécessaires pour remplir toutes les commandes, les wagons fournis sont affectés aux demandeurs dans l'ordre des demandes figurant au carnet de commandes jusqu'à ce que chaque demandeur ait reçu un wagon, après quoi les wagons qui restent sont affectés en proportion des besoins de chaque demandeur.

L'AFFAIRE SINTALUTA

Quelques mois seulement après que l'exigence du carnet de commandes de wagons fut devenue loi, une autre grosse moisson était en cours, trop grosse encore une fois pour être manutentionnée même en augmentant le matériel roulant. De façon générale, le trafic ferroviaire augmentait si rapidement que le chemin de fer avait peine à répondre à la demande. Dans cette situation ennuyeuse, les agriculteurs ont constaté à leur consternation que le chemin de fer ne faisait aucun cas des dispositions de l'amendement de 1902 relatives à l'affectation des wagons et qu'en raison de la congestion, les prix sur chariot du blé baissaient à l'approche de la fermeture de la navigation. Les esprits étaient tellement montés que des bagarres éclatèrent à l'arrivée des wagons aux points ruraux.

Quand il devint évident que les dispositions relatives au carnet de commandes étaient mises de côté, l'Association des producteurs de grain des territoires, de formation récente, se risqua à faire quelque chose. Deux de ses membres, W.R. Motherwell et Peter Dayman, se rendent à Winnipeg pour signaler au bureau principal de la division de l'Ouest du Canadien Pacifique que ses agents contrevenaient aux dispositions de la loi. Leur intervention restant sans réponse, l'association dépose auprès du commissaire aux entrepôts une plainte officielle portant que l'agent du Canadien Pacifique à Sintaluta a contrevenu aux dispositions de la loi dans son affectation des wagons à cette station. Le 28 novembre, M. Castel et un représentant du ministère de la Justice se rendent à Sintaluta pour enquêter sur la plainte et ils jugent qu'une accusation doit être portée contre l'agent pour le compte de la Couronne. L'affaire est entendue par trois juges et l'on produit des preuves que des agriculteurs dont les demandes avaient été dument inscrites dans le carnet de commandes ont été laissés de côté dans l'affectation des wagons aux élévateurs. Les magistrats rendent une décision favorable au plaignant et imposent une amende. Le Canadien Pacifique porte l'affaire en appel, mais la Cour suprême du Canada maintient la décision et la compagnie se soumet en respectant désormais les dispositions de la loi.

Annexe D

Relevé partiel
des cas de sujétion aux
recommandations et règlements
dans le projet de loi C-155

Annexe D

Relevé partiel
des cas de sujétion aux
recommandations et règlements
dans le projet de loi C-155

<u>Article</u>	<u>Assujetti à:</u>	<u>Qui en est chargé</u>
12 a)	Conseiller le ministre ou l'administrateur et leur faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, notamment sur les mesures visant à augmenter l'efficacité du transport du grain et sur l'affection des wagons.	Le comité supérieur
17 (1) b)	Faire des recommandations au ministre en vue d'accroître la capacité et l'efficacité du système de trans-	L'administrateur

<u>Article</u>	<u>Assujetti à:</u>	<u>Qui en est chargé</u>
	port, d'expédition et de manutention du grain.	
d)	Examiner si les wagons devraient être affectés aux producteurs dans les mêmes conditions qu'aux autres expéditeurs.	L'administrateur en consultation avec le comité supérieur
e)	Examiner les modalités d'affection des wagons en vue de mettre en évidence toute réglementation inutile.	"
f)	Examiner le rôle joué par le Comité en vue de déterminer les moyens de renforcer ce rôle.	"
(2)	Faire rapport au ministre et lui présenter des recommandations sur les études ou examens visés au paragraphe (1).	L'administrateur
21 (1)	Règlements relatifs aux objectifs de résultat.	Le gouverneur en conseil
a)	Fixer les objectifs de résultat.	
b)	Mettre en oeuvre un système prévoyant (i) l'octroi de primes; (ii) l'application de sanctions.	
21 (3)	Etablir par règlement une procédure d'arbitrage des différends concernant les primes et sanctions.	Le gouverneur en conseil

<u>Article</u>	<u>Assujetti à:</u>	<u>Qui en est chargé</u>
22 (2)	Demander le renvoi des règlements à un comité ou leur dépôt devant chaque chambre du Parlement en vue de leur approbation.	Les chambres du Parlement
23		
24		
29 (3)	Etablir des règlements précisant la forme et la teneur de la déclaration annuelle des chemins de fer.	Le gouverneur en conseil
33 (3)	Transférer par règlement la prise en charge des wagons détenus par la Commission canadienne du blé.	Le gouverneur en conseil
58 (1) a)	Prévoir par règlement les modalités des versements visés à cette partie de la loi.	Le gouverneur en conseil
b)	Prévoir l'étalement des versements.	"
c)	Fixer les dates des versements.	"
d)	Prévoir les renseignements à fournir par les bénéficiaires des versements sur les mouvements du grain.	"
e)	Etablir des règles régissant la vérification des renseignements visés en d).	"
(2)	La dernière partie d'un versement pour une campagne agricole doit être acquittée dans les 90 jours suivant la fin de celle-ci.	"

<u>Article</u>	<u>Assujetti à:</u>	<u>Qui en est chargé</u>
60 a)	Procéder à toute mesure à prendre par le gouverneur en conseil aux termes de la présente loi.	Le gouverneur en conseil
b)	Procéder par règlement à toute autre mesure nécessaire à l'application de la présente loi.	"
61	Procéder à <u>toute mesure</u> à prendre par règlement par la commission aux termes de la présente loi.	La commission du blé

Annexe E

1. Valeur en capital des producteurs
2. Estimation de la valeur en capital de l'actif
3. Actif immobilisé
4. Valeur en capital des chemins de fer,
des expéditeurs des Grands Lacs et du
gouvernement

Annexe E

Valeur en capital des producteurs*

<u>Province</u>	<u>Nombre de fermes</u>	<u>Bâtiments et terres</u>	<u>Machinerie et matériel</u>	<u>Total</u>
(en millions \$)				
Manitoba	29,442	7,835.7	1,823.6	9,659.3
Saskatchewan	67,318	25,048.1	4,916.9	29,965.0
Alberta	58,056	29,961.1	4,362.2	34,323.3
Total général	154,816	62,844.9	11,102.7	73,947.6

* D'après le "Recensement de l'agriculture de 1981".

Annexe E

Estimation de la valeur en capital de l'actif

affecté à la manutention du grain*

Compagnie d'élevateurs	Nombre d'élevateurs		Capacité	
	1981	1982	1981	1982
Elévateurs du pool du Man.	203	192	616.1	604.7
Pool du blé de la Sask.	1006	950	2,377.5	2,288.6
Pool du blé de l'Alberta	645	619	1,807.2	1,772.3
United Grain Growers	553	510	1,507.2	1,439.6
Total	2407	2271	6,308.0	6,105.2
Total général	3113	2934	8,506.8	8,137.7
Pourcentage	77%	77%	74%	75%
Elévateurs terminus			Capacité	
	1981	1982	(en milliers de tonnes)	
Elévateurs du pool du Man.			383.1	383.1
Pool du blé de la Sask.			1,182.0	1,182.0
Pool du blé de l'Alberta			681.1	681.1
United Grain Growers			424.1	424.1
Total			2,670.3	2,670.3
Capacité totale des terminus à l'exclusion des terminus intérieurs			3,216.0	3,216.0
Pourcentage			83%	83%

* "Les élévateurs à grain au Canada, 1981-1982".

Annexe E

Actif immobilisé*

Actif immobilisé	1982			1981		
	Valeur initiale	Dép. acc.	V.N.L.	Valeur initiale	Dép. acc.	V.N.L.
(en milliers \$)				(en milliers \$)		
E.P.M.	84,206	45,922	38,284	77,076	41,847	35,229
P.B.S.	359,757	188,831	170,926	323,556	171,035	152,521
P.B.A.	208,568	96,232	112,335	170,652	82,124	88,528
U.G.G.	165,716	63,364	102,352	152,392	57,354	95,038
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Total	818,247	394,349	423,897	723,676	352,360	371,316

* Rapports annuels de 1982 des Elévateurs du pool du Manitoba, du Pool du blé de la Saskatchewan, du Pool du blé de l'Alberta et de la société United Grain Growers.

Capital engagé calculé pour toutes les compagnies d'élévateurs en supposant que les élévateurs ruraux comptent pour les deux tiers de l'investissement total
 Part des coopératives: .66 x .75 + .33 x .83 = .77

Estimation de l'actif immobilisé total: 818,247
 ----- = 1,062,658.4
 Valeur initiale 1982 .77

Valeur nette aux livres 1982 423,897
 1,062.6 x ----- = 584,977,859
 .77

Annexe E

Capital engagé

des chemins de fer, des expéditeurs des Grands Lacs et du gouvernement

Chemins de fer

(en milliards \$)

Equipement actuel: estimation à

\$.5

Investissement du CP dans l'Ouest, 1983-87	2.4
Investissement du CN dans l'Ouest, 1983-87	2.7

Immobilisations totales sur une période de 10 ans	\$ 5.6
	=====
CP (estimation)	\$ 6.0
CN (estimation)	10.0

dont 70 p. 100, soit quelque 11,2 milliards \$, iraient à l'Ouest canadien.

Estimation de l'actif immobilisé affecté actuellement ou dans l'avenir au transport du grain: 5 milliards \$.

* Source: Cahier d'information publié par Transports Canada le 1^{er} février 1983.

Expéditeurs des Grands Lacs

Navires de transport en vrac (en millions \$)

Date de construction	Nombre	Valeur estimative	Total
1900 à 1930	13	1	\$ 13
1931 à 1950	5	10	50
1951 à 1970	61	15	915
	13		325
1970 à aujourd'hui	—		-----
	92		\$1,303
Totaux			=====

Gouvernement

Dépenses et engagements:

1977 à 1987 (en milliards \$) \$.4

Wagons-trémies 12 000 wagons	1.1
Remise en état des embranchements	-----
Tqélal	\$ 1.5

APPENDICE "TRPT-107"

LES CULTIVATEURS DE LIN DE L'OUEST CANADIEN

MEMOIRE PRÉSENTE AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

DU PARLEMENT DU CANADA

SUR

LE PROJET DE LOI C-155

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

REGINA (SASKATCHEWAN)

AOÛT 1983

LES CULTIVATEURS DE LIN DE L'OUEST CANADIEN

Mémoire au

Comité permanent des transports

sur le projet de loi C-155

Tout système de transport a pour fonction de faire passer les produits des producteurs aux consommateurs, et le mouvement du grain canadien vers le marché ne fait pas exception.

Il s'impose de garder à l'esprit, dans la formulation de la politique des transports, que le système existe pour servir les producteurs et les consommateurs. Les producteurs et les consommateurs ne sont pas là pour servir le système de transport.

Les Cultivateurs de lin de l'Ouest canadien est un organisme de producteurs représentant les agriculteurs qui cultivent le lin dans l'Ouest canadien. A ce titre, nous savons gré au gouvernement fédéral de nous offrir l'occasion de présenter les vues d'un groupe de producteurs sur cet important projet de loi. Nous nous efforcerons d'exprimer clairement notre position.

LA SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU: Nous ne traiterons pas en détail dans le présent mémoire la question du versement de ce qu'on a appelé la subvention du Nid-de-Corbeau, mais nous voulons vous laisser savoir que des représentants de notre organisme, tous des agriculteurs authentiques qui cultivent le lin, se prêteront volontiers à la discussion plus poussée de toute question qu'on voudra soulever.

Nous sommes irrévocablement opposés au paiement automatique aux chemins de fer de la subvention du Nid-de-Corbeau, et croyons que toutes les parties seraient mieux servies si le vieil accord de la Passe du Nid-de-Corbeau sur

le tarif marchandises demeurait inchangé jusqu'à ce que l'on trouve une meilleure solution que le versement aux chemins de fer de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Nos préférences sont les suivantes:

1. la subvention du Nid-de-Corbeau devrait être versée automatiquement aux producteurs, et il devrait y avoir un tarif marchandises variable propre à encourager la modernisation du système de ramassage du grain. Le paiement aux producteurs permettrait aux agriculteurs de "voter avec leur camion" en faveur du genre d'installations et de service qu'ils préfèrent, qu'il s'agisse d'un élévateur local vieillissant et inefficace situé sur une ancienne ligne de chemin de fer ou d'un élévateur moderne à haut rendement ou un terminus intérieur situé sur une ligne principale;
2. en deuxième lieu, les recommandations Gilson. (Une proposition adoptée par nos membres en mars dernier est reproduite à l'appendice A.);
3. une troisième solution acceptable serait d'accorder aux producteurs, à titre individuel, le choix de recevoir paiement ou non de leur part de la subvention du Nid-de-Corbeau;
4. une quatrième possibilité serait d'en venir à un compromis comme celui du "Double 80", qui conserverait certains des avantages du paiement aux producteurs mais qui serait encore acceptable aux producteurs opposés au versement aux producteurs.

OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN: Nous sommes d'accord avec l'idée d'un office du transport du grain et estimons qu'un tel organisme devrait:

1. avoir le pouvoir d'affecter l'espace pour le lin dans le système des élévateurs;

2. relever la Commission canadienne du blé de sa compétence touchant les mouvements du lin et ses contingents.

Toutefois, nous ne sommes pas favorables à ce que les compagnies d'élevateurs primaires et d'élevateurs terminus aient la voix au chapitre que le projet de loi C-155 leur donnerait. Nous sommes opposés à ce qu'elles aient une voix si forte en matière de politique du transport. Ces intermédiaires ne transportent pas le grain et ils ne paient pas les factures: pourquoi la moitié des 18 membres non gouvernementaux du Comité supérieur du transport du grain dont on propose la création devraient-ils être des représentants des compagnies d'élevateurs?

FILET DE SECURITE POUR LE COÛT DU TRANSPORT: Bien qu'il faille mettre en place un filet de sécurité de quelque sorte pour le coût du transport afin de protéger les agriculteurs en empêchant que les frais de transport ne prennent une part excessive de la valeur du grain expédié, nous craignons qu'un filet de sécurité établi à un pourcentage fixe de la valeur du grain pourrait causer un préjudice grave aux agriculteurs dont les cultures sont sujettes à d'importantes fluctuations de prix. Si l'on met en place un tel filet de sécurité, il devrait:

1. être fondé sur le prix par tonne/mille et établi en moyenne pour tous les prix du grain, sans variation de taux entre les grains;
2. être établi à moins de 10 p. 100 de la valeur du grain si le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau est effectué aux chemins de fer. Dans ce cas, le filet de sécurité devrait être à un pourcentage beaucoup moindre, disons 6 p. 100. Mais si le producteur reçoit la subvention du Nid-de-Corbeau, il sera peut-être en mesure de trouver d'autres marchés où camionner son grain et le taux ferroviaire du filet de sécurité pourrait être quelque peu supérieur.

En terminant, nous répétons que la politique du transport doit être conçue à l'avantage des producteurs et des consommateurs et, bien qu'il soit essentiel que les chemins de fer reçoivent pour leurs services une rémunération convenable, qu'il nous soit permis de rappeler respectueusement au comité que des forces puissantes sont à l'oeuvre dans cette affaire sous forme d'intermédiaires, très précisément certaines compagnies d'élévateurs, qui, ne songeant qu'à leurs propres bénéfices, vous prieront d'adopter des mesures législatives qui ne sont pas nécessairement dans les meilleurs intérêts des producteurs ni des consommateurs, ni d'ailleurs des chemins de fer. Nous vous exhortons à ne pas vous laisser prendre à leur prétention de représenter les agriculteurs dans cette question. Certaines de ces compagnies appartiennent peut-être à des agriculteurs, mais leurs porte-parole s'intéressent avant tout aux bénéfices et à l'existence assurée de leur organisme, non pas au bien-être du producteur individuel qui, s'il a le choix de faire assurer son transport par qui il veut, pourra bien mener son grain au-delà de l'endroit où les groupements ont le monopole des élévateurs, à un endroit où la concurrence donne de meilleurs prix, un meilleur service et qui, en passant, peut être pour les chemins de fer plus facile et plus économique à desservir.

Nous vous remercions de votre bonne attention.

LES CULTIVATEURS DE LIN DE L'OUEST CANADIEN,
par le président,

Garvin Hanley

APPENDICE A

Proposition adoptée en mars 1983 par les Cultivateurs de lin de l'Ouest canadien:

IL EST DECIDE que les Cultivateurs de lin de l'Ouest canadien accordent leur appui à un plan de transport du grain comportant les éléments suivants:

- a) un examen complet dans cinq ans, avec un plafond de 3 fois le tarif actuel du Nid-de-Corbeau mis en place graduellement sur cinq ans et inscrit dans la loi;
- b) aucun plafond imposé au tonnage;
- c) que soit institué un régime de taux qui permettrait d'économiser dans le chargement de wagons multiples;
- d) que les versements de la subvention du Nid-de-Corbeau reviennent aux agriculteurs, comme le recommande le rapport Gilson;
- e) que la subvention du Nid-de-Corbeau de 651 millions de dollars soit indexée à perpétuité;
- f) les Cultivateurs de lin de l'Ouest canadien accueillent avec plaisir la modification annoncée permettant l'expédition à ces taux des produits du lin.

APPENDICE «TRPT-108»**SASKATCHEWAN CANOLA GROWERS ASSOCIATION****Présentation au Comité parlementaire Le 18 juillet 1983
des transports au sujet du projet de loi C-155**

L'industrie du canola de l'Ouest canadien est devenue une source importante de recettes pour les exploitants agricoles des Prairies. De temps à autre le canola a concurrencé l'orge pour la deuxième place parmi les sources importantes de revenu. Le succès de l'expansion de l'industrie du canola provient des efforts des cultivateurs de canola, des représentants des universités et de l'industrie et des ministères des gouvernements fédéral et provinciaux. Depuis une décennie, le travail a été coordonné par l'Association du colza du Canada, qui vient de prendre le nom de Conseil du canola du Canada.

Nous n'avons pas l'intention d'entrer dans une analyse statistique pour démontrer l'importance de cette récolte pour l'Ouest canadien; on doit cependant signaler que nous avons établi un marché assez constant de trois millions de tonnes par année. Environ la moitié de la production va à l'exportation, surtout au Japon et l'autre subit le procédé du broyage dans l'Ouest du Canada tandis qu'une plus petite quantité est traitée dans les établissements de l'Est. La valeur brute annuelle en dollars de cette production pour les cultivateurs de l'Ouest varie de 750 à 900 millions de dollars.

Le colza n'a pas obtenu la protection du tarif ferroviaire statutaire avant 1961. Bien qu'il n'y ait pas eu beaucoup de colza dans l'Ouest du Canada à l'époque, on a reconnu que les produits provenant de la transformation devaient avoir égalité de tarif avec les graines d'exportation. On a donc donné la protection statutaire aux produits transformés à Thunder Bay; comme rien n'allait vers l'Ouest à ce moment-là, on n'a pas examiné la possibilité d'introduire l'égalité du tarif à Vancouver.

Quand on songe aux problèmes qui ont surgi en raison de la modification apportée en 1961 à la loi statutaire du rail, on peut mettre en doute la sagesse de placer encore davantage de récoltes sous l'égide de la loi comme le propose le projet de loi C-155.

EFFET SUR LE CANOLA DES TARIFS STATUTAIRES ACTUELS

1. Les disparités provenant du tarif statutaire pour le canola d'exportation qui influent sur les autres modes de transport, sur les produits transformés et les autres cultures sont mentionnées ci-dessous.

(a) Camionnage du canola

Comme le tarif statutaire ne s'applique pas au camionnage (nous transportons en camion près de 1,5 millions de tonnes de canola par année vers les usines de broyage) les cultivateurs de canola sont encouragés à livrer leur produit au chemin de fer subventionné au lieu de l'envoyer en camion aux usines de broyage. Le canola est transporté en camion aux usines de broyage dans un rayon de 200 milles ou plus. Le tarif du camionnage est d'environ 15 \$ la tonne pour un voyage de 200 milles.

(b) Exportation des graines non traitées et produits traités.

L'inégalité qui provient du taux peu élevé pour les graines d'exportation et le taux élevé du transport des produits traités est d'environ 32 \$ la tonne à partir de Lloydminster en Alberta. Ceci signifie que l'usine de broyage doit offrir un prix bas au producteur de canola si ce dernier veut réussir. Le broyeur ne peut acheter au prix moindre que si des problèmes de transport ou autres problèmes ne permettent pas au cultivateur de canola de participer au marché d'exportation.

(c) Produits du canola raffinés et canola d'exportation

Les produits du canola raffinés et empaquetés comme la margarine, l'huile à salade et l'huile de cuisson doivent être transportés aux taux commerciaux, tandis que la graine non traitée est transportée vers les transformateurs à l'extérieur de la zone du tarif du Nid-de-Corbeau à des taux plus bas, ce qui rend le procédé de raffinage moins attrayant pour les transformateurs qui se trouvent dans la zone du Nid-de-Corbeau. Ceci a un effet également sur le prix accordé au cultivateur de canola à la porte de l'exploitation.

(d) Méthodes de production

Nous sommes surtout intéressés dans la production et la mise en marché du canola. Mais la pratique agricole saine exige que l'on ne cultive le canola que tous les quatre ans. En général, la terre propice à la production du canola supportera une vaste gamme de cultures annuelles. La subvention de 0,60 \$ le boisseau pour le transport de certaines denrées et non pour d'autres produira certainement des disparités dans la production, dans bien des cas va à l'encontre des pratiques agricoles saines. Un rendement de 30 boisseaux l'acre et une subvention de 0,60 \$ le boisseau soit un stimulant de 18 \$ l'acre encouragent la culture de grain statutaire et de son transport en train.

2. Capacité ferroviaire.

Nous reconnaissons le besoin d'augmenter la capacité des chemins de fer et le besoin d'encourager l'utilisation de mesures efficaces pour transporter rapidement notre grain aux centres d'exportation. Nous croyons fermement que les taux d'encouragement doivent être permis et qu'on doit les mettre en vigueur lorsqu'il y a une épargne nette pour l'exploitant agricole. Les cultivateurs de canola ont montré leur désir de transporter leur canola vers des points de rassemblements plus centralisés, ce qui devrait donner lieu à la baisse du taux du transport ferroviaire pour le canola et donc des gains accrus pour les cultivateurs de canola.

3. Efficacité du système

Lorsque nous pensons à l'efficacité du système, nous pensons qu'il faut la coopération des exploitants agricoles, des propriétaires d'élévateurs et de terminus, des chemins de fer et des organismes de réglementation. Nous croyons que la façon la meilleure d'obtenir l'efficacité sur une base permanente est d'établir un régime d'encouragement plutôt qu'un système réglementaire. On doit maintenir à un niveau peu élevé les frais de manutention dans les élévateurs et les taux de transport. Pour obtenir l'efficacité voulue, il faut une concurrence, des stimulants et le moins de réglementation possible.

4. Taux ferroviaires

Nous reconnaissons le besoin d'une certaine réglementation des taux ferroviaires. Nous tenons cependant à ce que les taux permettent de maintenir une concurrence active entre les deux sociétés ferroviaires et d'accueillir la concurrence du camionnage. Nous tenons aussi à ce que le taux du transport de marchandises semblables soit uniforme dans tout le Canada, ce qui ferait disparaître les inégalités régionales. Nous sommes conscients aussi de la possibilité d'établir un taux pour le grain qui ne permette pas la concurrence d'autres produits comme la potasse, car les chemins de fer transporteront alors la potasse tandis que notre grain demeurera dans nos coffres. Comme nous l'avons mentionné les taux d'encouragement qui donnent lieu à une épargne réelle pour les exploitants agricoles doivent être préconisés. Nous croyons enfin que le taux ferroviaire devrait être payé à l'expéditeur puisque l'expéditeur ou propriétaire de la marchandise insiste pour obtenir un service satisfaisant.

5. Subventions fédérales

Nous croyons que les subventions doivent être versées directement aux exploitants agricoles pour ainsi faire état de la productivité de sa terre et de la distance entre son exploitation et le marché. Les subventions ainsi

versées supprimerait toutes les inégalités mentionnées ci-dessus, tout en encourageant l'efficacité du système. Nous continuons d'appuyer la proposition Gilson selon laquelle l'exploitant agricole ne doit pas être comptable de l'inflation au delà de 4 pour cent. L'autre facteur qui influe sur le montant total de la subvention est le plafonnement de 31 millions de tonnes que l'on propose. En pratique, cette restriction ne devrait pas décourager la production massive, comme certains le croient; nous croyons cependant qu'on devrait supprimer cette restriction de façon que la proposition soit acceptable dans son ensemble.

En résumé, la Saskatchewan Canola Growers-Association veut souligner que même si le projet de loi C-155 permettra d'éliminer certaines inégalités et qu'il pourrait même aider à améliorer le service de transport du grain d'exportation, nous sommes d'avis qu'il peut avoir trop d'effets négatifs sur l'agriculture de l'Ouest.

NOUS VOULONS RÉITÉRER NOS PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS:

(1) Nous pouvons fort bien cerner l'agriculture de l'Ouest dans une nouvelle version de la Loi sur les transports de 1897 ou de 1925.

(2) Certaines des inégalités dont souffrent les broyeurs de canola ont été supprimées; le procédé de raffinage du produit est cependant encore victime de discrimination.

(3) Les taux du transport à l'est de Thunder Bay peuvent empêcher nos produits d'être concurrentiels dans les marchés de l'Est.

(4) Comme le projet de loi C-155 n'accorde pas la même subvention à notre industrie du camionnage, nos broyeurs pourront peut-être être incapables d'attirer la production de graines voulue.

(5) Nous croyons qu'un taux ferroviaire réglementé ne soit pas concurrentiel par rapport aux taux commerciaux et que nos exportations de grain puissent n'obtenir qu'un service de deuxième classe.

(6) L'introduction de certaines denrées spéciales dans la liste des grains statutaires pourrait éliminer certaines inégalités. Nous croyons cependant que le projet de loi C-155 est une tentative de contraindre les cultivateurs de ces récoltes d'utiliser le système ferroviaire bien qu'ils utilisent maintenant le camionnage. Nous nous demandons aussi dans ce contexte l'avenir que peut avoir l'industrie du raffinage des cultures spéciales. Le projet de loi ne fournit aucune mesure d'encouragement à ce sujet.

(7) Le transport et la manutention du canola sont des services qui pourraient s'avantager d'un taux ferroviaire d'encouragement. Nous nous

demandons si le projet de loi C-155 ne fournit pas suffisamment d'occasion aux expéditeurs de négocier en vue d'obtenir ces taux.

(8) Nous nous inquiétons des frais provenant des élévateurs de la campagne et des terminus qui ont augmenté de 500 pour cent depuis huit ou dix ans. Nous croyons que le régime d'efficacité du système sera instauré beaucoup plus rapidement si nous, exploitants agricoles, nous pouvons connaître nos frais réels de transport et de manutention. C'est là une autre raison pour laquelle les subventions de l'État doivent être versées à l'exploitant agricole.

En conclusion, nous croyons que la solution Gilson, qui a été élaborée par toutes les organisations agricoles sauf l'Union nationale des cultivateurs (N.F.U.), était un compromis équitable et satisfait à tous nos soucis. Nous appuierons le projet de loi C-155 seulement si on y apporte les modifications qui tiendront compte de nos préoccupations.

Merci pour nous avoir fourni l'occasion de présenter notre position.

Présenté par
Le conseil d'administration
Saskatchewan Canola Growers Association.

APPENDICE «TRPT-109»

Saskatchewan Pulse Crop Growers Association

AU: Comité permanent des Transports
Chambre des communes, Ottawa, Ontario, K1A 08C

OBJET: Projet de loi C-155: Loi visant à faciliter le transport, l'expédition, et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Nous demandons l'inclusion des récoltes des légumineuses (pois des champs, lentilles, gourganes et haricots des champs) et des produits qui en dérivent dans la politique du transport subventionné de l'Ouest du Canada pour les raisons suivantes:

1. Diversité des récoltes. Ce programme appliqué activement par les gouvernements fédéral et provincial, exige que toutes les récoltes spéciales, dont les légumineuses, doivent fournir des gains égaux à ceux des grains régis par la Commission canadienne de blé; les frais de transport doivent donc être aussi concurrentiels.
2. La politique sur les transports qui est proposée désavantagerait les producteurs de légumineuses dans la proportion de 10 contre un selon le poids unitaire par rapport au coût du transport des grains subventionnés.
3. Une industrie des légumineuses saine fournit de la stabilité à la production des récoltes et au revenu et aide à maintenir des marchés étrangers s'urs.
4. Les légumineuses et les produits dérivés sont des denrées d'exportation et influent grandement sur la balance des paiements du Canada; les frais de transport concurrentiels sont donc un facteur déterminant dans leur rentabilité.
5. L'augmentation rapide de la production des légumineuses qui se manifeste depuis 12 ans et l'augmentation qui est prévue pour les 12 années à venir indiquent que les récoltes de légumineuses continueront de croître en importance dans l'Ouest du Canada. La baisse frappante de la production des gourganes, qui a commencé en 1981, est un exemple de l'effet que les taux trop élevés peuvent avoir sur la capacité de concurrencer des récoltes.

6. Les récoltes de légumineuses traitent une partie de leur azote symbiotiquement dans l'aire. L'absence d'azote avantage donc la récolte actuelle et les récoltes subséquentes de grain.
7. La production des légumineuses occupent un grand nombre de gens au nettoyage, la préparation, la mise en sacs, l'expédition et la transformation en concentrés de gousses, de protéines et d'amidon. Ces effets de dérivation sont avantageux pour l'économie de l'Ouest du Canada.
8. Les légumineuses sont manutentionnées dans des installations qui ne sont pas des élévateurs et n'entrent donc pas en conflit avec le système traditionnel de la manutention du grain.
9. Les légumineuses poussent bien sur chaume et sont très souvent utilisées pour prolonger les cycles de rotation, ce qui a pour effet de diminuer le nombre de jachères et leurs répercussions négatives sur la qualité du sol.

APPENDICE "TRPT-110"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ
PAR LE
GOUVERNEMENT DE LA SASKATCHEWAN
AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155:
"LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST"

TABLE DES MATIERESPage

INTRODUCTION

- 1.0 Politique de la Saskatchewan sur le transport des grains
- 1.1 Aperçu de l'agriculture en Saskatchewan
- 2.0 Répercussions du plan Pepin sur la Saskatchewan
- 2.1 Situation actuelle
- 2.2 Production céréalière
- 2.3 Production du bétail
- 2.4 Transformation des produits agricoles
- 2.5 Répercussions du plan Pepin sur l'ensemble du Canada
- 3.0 Examen du projet de loi C-155 du gouvernement fédéral
- 3.1 Contexte
- 3.2 Projet de loi C-155
- Partie I - Mesures administratives
- 3.2.1 Comité supérieur du transport du grain
- 3.2.2 Administrateur du transport du grain
- 3.2.3 Objectifs de résultat
- 3.2.4 Présentation annuel des plans d'investissement
- 3.2.5 Affectation des wagons
- 3.2.6 Pouvoirs du ministre relatifs aux wagons
- 3.2.7 Taux
- 3.2.8 Barème annuel

Table des matières (suite)Page

3.2.9	Examen des coûts
3.2.10	Estimation annuelle des coûts variables
3.2.11	Tarif
4.0	Partie III - Versements de l'Etat
5.0	Partie IV - Examen
6.0	Omissions du projet de loi C-155
6.1	Récoltes de spécialités
6.2	Lien entre les prix du grain et les taux de transport du grain
6.3	Taux des produits agricoles
6.4	Achat de wagons-trémies
6.5	Remise en état des embranchements
6.6	Initiatives de développement industriel et économique
6.7	Fonds de développement agricole
6.8	Liens entre le projet C-155 et la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer
7.0	Résumé de la position de la Saskatchewan à l'égard du projet de loi C-155
7.1	Exposé des préoccupations de la Saskatchewan
7.2	Répercussions du projet de loi C-155
7.3	Politique fédérale en matière de transport ferroviaire dans l'Ouest
7.4	Analyse du projet C-155 (Loi sur le transport du grain de l'Ouest)

Table des matières (suite)

	<u>Page</u>
7.5 Résultats	
7.6 Enoncé de politique de la province de la Saskatchewan sur le transport ferroviaire dans l'Ouest	
Capacité de transport et de manutention	
Revenus raisonnables pour les producteurs	
Plan de développement de l'agriculture de la Saskatchewan	
7.7 Avantages de la politique de recharge énoncée par la Saskatchewan	
7.8 Conclusions	
8.0 Remerciement au Comité permanent des transports	
Annexe A - Culture de spécialité	
Annexe B - Taux du transport des grains selon l'Annexe 2	
Annexe C - Taux du CP pour le transport du bois et le transport du grain à l'intérieur des provinces de l'Ouest	
Annexe D - Taux du CN pour le transport des déchets de fer, de l'acier et du grain à l'intérieur des provinces de l'Ouest	

INTRODUCTION

Le gouvernement de la Saskatchewan désire profiter de l'occasion qui lui est offerte pour présenter ses vues et opinions sur le transport des grains dans l'Ouest, ainsi que ses commentaires et critiques du projet de loi C-155.

Notre mémoire indique en premier lieu l'importance de la production et de la commercialisation des grains dans notre économie; en second lieu, nous évaluons les répercussions du projet de loi C-155 sur la Saskatchewan et le Canada; en troisième lieu, nous évaluons, article par article, ce projet de loi; et, en dernier lieu, nous présentons un résumé de nos commentaires, critiques et positions.

1.0 Politique de la Saskatchewan sur le transport des grains

1.1 Aperçu de l'agriculture en Saskatchewan

La Saskatchewan est reconnue comme une province productrice de grains. Nous disposons de ressources qui sont avantageuses pour la production céréalière. En effet, notre province renferme 48,6 millions d'acres de terres cultivées, soit 43 % du total canadien. Notre main-d'oeuvre compte 67 000 agriculteurs spécialisés, dont 51 000 sont engagés dans la production céréalière et dont les investissements dans ce domaine représentent 25 milliards de dollars, soit, respectivement, 48 % de tous les agriculteurs céréaliers du Canada et 44 % des investissements canadiens en production céréalière (ces données proviennent du recensement de l'agriculture de 1981).

Nous produisons 18,5 millions de tonnes de céréales, soit 45 % de la moyenne totale canadienne sur cinq ans. Nous commercialisons 14,5 millions de tonnes de céréales, soit 52 % de la moyenne totale canadienne sur cinq ans. En 1982, les exportations canadiennes de céréales ont totalisé 5,8 milliards de dollars, et la part de la Saskatchewan fut de 2,9 milliards de dollars, soit 50 % (ces données ont été tirées des publications de Statistique Canada et de la Commission canadienne du blé).

Toutefois, la Saskatchewan n'a pas encore entièrement exploité son potentiel de production céréalière. L'utilisation de la technologique existante, la modification des pratiques de mise en culture et une réduction de 5 millions d'acres de la superficie mise en jachère à chaque été pourraient accroître la production de 50 %, ce qui représenterait 10 millions de tonnes de plus. Ceci correspond à l'accroissement du niveau de production requis pour satisfaire aux projections d'exportation pour 1990 établies par la Commission canadienne du blé. À notre avis, cet accroissement de la production serait bénéfique au pays vu l'importance des ventes potentielles à l'exportation et de leurs répercussions positives sur la balance des paiements du Canada.

Cependant, notre potentiel de production céréalière ne sera pas exploité si le système de transport ne peut accomoder les volumes supplémentaires de céréales, ainsi que les autres produits d'exportation en vrac provenant de l'ouest du Canada - charbon, potasse, soufre et produits forestiers.

L'industrie agricole primaire de la Saskatchewan représente 34 % de notre produit intérieur brut. En comparaison, l'apport des industries agricoles primaires au produit intérieur brut des autres provinces est passablement moindre: Alberta: 9,2 %; Manitoba: 12,3 %; Colombie-Britannique: 2,9 %;

Ontario: 4,5 %; Québec: 3,5 %; Nouvelle-Écosse: 3,7 %; Nouveau-Brunswick: 4,0 %; Île-du-Prince-Édouard: 26,8 %; et Terre-Neuve: 0,9 %. Pour l'ensemble du Canada, l'industrie agricole primaire représente 6,4 % du produit intérieur brut (ces données sont tirées de la publication no 61-202 de Statistique Canada).

Ce bref aperçu nous a permis de souligner les deux points suivants:

- l'importance de l'agriculture pour la Saskatchewan d'aujourd'hui et son importance potentielle pour l'avenir; et
- l'intérêt de la Saskatchewan dans le transport efficace et économique des grains.

2.0 RÉPERCUSSIONS DU PLAN PEPIN SUR LA SASKATCHEWAN

2.1 Situation actuelle

Au cours des six dernières années, le transport des grains vers les ports d'exportation a représenté un lourd fardeau pour les producteurs céréaliers des Prairies. En 1978, 1979, 1982 et 1983, le prix des céréales fourragères dans les Prairies a chuté bien en deçà du prix à l'exportation, car les quotas de livraison furent restreints et les stocks se sont accumulés dans les fermes. Ce prix réduit est le prix sur lequel les producteurs soumis à des quotas d'exportation restrictifs doivent baser leurs décisions. C'est aussi le prix auquel les éleveurs de bétail des Prairies peuvent acheter leurs céréales fourragères.

En juillet 1983, le prix hors-commission (ou prix local surveillé) de l'orge fourragère no 1 était inférieur de 6 \$ la tonne au prix d'exportation initial. Le prix au marché était de 26 \$ la tonne inférieur au prix initial. Même si le plan Pepin permet une amélioration du transport des grains combinée à une augmentation des taux de transport, on ignore si les prix locaux des grains des Prairies augmenteront ou diminueront. Tout accroissement de la capacité aura tendance à faire augmenter les prix locaux des grains, mais tout accroissement des taux de transport aura un effet à la baisse

sur les prix locaux. Si le projet de loi C-155 provoque, dans l'ensemble, l'augmentation des prix locaux du grain, cet accroissement encouragera la production céréalière, mais il aura pour effet de décourager l'élevage du bétail et les activités connexes de transformation. Par contre, si le projet de loi C-155 réduit dans l'ensemble les prix locaux des grains, cela découragera la production céréalière tout en encourageant l'élevage et les activités de transformation. Il est très important de noter que le projet de loi C-155 ne peut, en aucune façon, encourager à la fois la production céréalière et l'élevage du bétail, comme l'a déjà indiqué l'étude fédérale intitulée "Agricultural Impacts of Crow Change". Les prix locaux du marché, c'est-à-dire les prix non soumis aux quotas, peuvent soit augmenter, soit diminuer dans l'ensemble; ils ne peuvent à la fois augmenter et diminuer. Une étude fédérale, réalisée par David Harvey, a indiqué que la modification des taux du Nid-de-Corbeau encouragerait l'élevage de bétail et les activités de transformation, mais causerait une baisse de la production céréalière, ce qui indique bien qu'il faudra recourir à un compromis pour assurer la croissance de ces deux secteurs.

2.2 Production céréalière

La Saskatchewan demeure très préoccupée par les répercussions à long terme du plan Pepin. Comme les agriculteurs paient d'avantage pour le transport des céréales, leurs revenus nets s'en trouvent d'autant diminués. L'histoire de la Saskatchewan nous enseigne que la baisse du revenu agricole net entraîne dans son sillon une baisse des dépenses de production (engrais, herbicides, etc.) et un recours accru à la mise en jachère estivale. Ces décisions, prises individuellement par les agriculteurs, ont pour effet global de réduire le volume de production céréalière. Ce résultat est à l'opposé de celui que vise le gouvernement fédéral, par sa stratégie agro-alimentaire, dont l'objectif principal est l'augmentation de la production et des exportations des céréales. Le plan du ministre Pepin va à l'encontre du plan de développement agricole du ministre Whelan.

Nous prévoyons aussi qu'il y aura diminution de la production des céréales à faible valeur mais représentant un volume important, comme l'orge, au profit d'une production accrue des céréales à haute valeur comme le blé et le canola (colza). Nous croyons qu'une réduction des volume des céréales fourragères ne sera pas très utile pour accroître la production de bétail.

2.3 Production de bétail

Les partisans du plan Pepin soulignent que le prix des céréales fourragères diminuera parallèlement à l'augmentation des taux du Nid-de-Corbeau pour les exportations céréalierées.

Cependant, la congestion du système a provoqué, à de nombreuses reprises dans le passé, la vente en catastrophe de céréales fourragères à l'industrie de l'élevage. Si des taux de transport du grain plus élevés permettent réellement d'accroître la capacité ferroviaire et les exportations céréalierées, on éliminera les périodes de congestion et les ventes en catastrophe. Ceci compenserait une partie importante de la réduction des prix due à des taux de transport plus élevés. L'industrie de l'élevage aurait donc réellement peu à gagner des taux compensatoires de transport du grain.

Il est intéressant de noter qu'au Montana, où il n'y a pas de taux du Nid-de-Corbeau, l'industrie de l'alimentation bovine a essuyé des baisses très importantes. En effet, le troupeau bovin s'alimentant en céréales fourragères est passé de 165 000 têtes en 1972 à 52 000 en 1982. Cet exemple illustre le fait qu'une réduction des prix des céréales fourragères n'est pas suffisante, en soi, pour modifier radicalement l'importance de l'industrie de l'élevage.

On peut aussi prévoir une participation active de l'Ontario, du Québec et du gouvernement fédéral dans l'industrie de l'élevage de l'Est, si jamais la production de bétail de l'Ouest augmentait et venait concurrencer la part du marché que détiennent les éleveurs de l'Est.

2.4 Transformation des produits agricoles

Le plan Pepin est supposé accroître la transformation secondaire des produits agricoles dans l'Ouest du pays. Cette thèse est fondée sur le fait que des coûts de transport accrus se réflèteront dans des coûts de production moindres pour les céréales et les graines oléagineuses.

Toutefois, certains autres facteurs non négligeables limitent le développement de l'industrie de la transformation secondaire dans l'Ouest. La faible taille de nos installations de transformation se traduit par des coûts de production plus élevés, et notre éloignement du marché intérieur introduit un nouvel élément de coût au chapitre du transport. Les ententes commerciales internationales négociées par le Canada ne donnent qu'un accès très limité aux marchés mondiaux pour les produits agricoles transformées de l'Ouest: l'industrie de la transformation du centre du Canada est protégée aux dépens des produits agricoles transformés dans l'Ouest canadien qui ne peuvent percer sur les marchés mondiaux; et les nations qui achètent des produits agricoles bruts au Canada se sont dotées d'installations de transformation.

À notre avis, les avantages que la Saskatchewan pourrait éventuellement retirer de l'industrie de la transformation

secondaire des produits agricoles seraient loin d'être suffisants pour compenser les exportations céréalieres, en raison même de l'importance relative de ce dernier secteur.

Ces points illustrent le fait que la simple rectification mineure d'un facteur donné n'est pas suffisante pour accroître un niveau d'activité qui est présentement entravé par une foule d'autres facteurs, dont certains pourraient être atténus par le gouvernement fédéral. Nous sommes d'avis que tous les avantages d'une expansion de l'industrie de la transformation agricole dans l'Ouest du Canada ne seront pas réalisés, à moins qu'on ne prenne des mesures à l'égard de tous les facteurs limitatifs.

Un élément important de l'énoncé de politique du gouvernement fédéral présenté le 8 février 1982 a été omis dans le projet de loi C-155. En effet, selon cet énoncé de politique, les chemins de fer devront, en retour des taux compensatoires pour le transport du grain, rajuster les autres taux afin de promouvoir la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'Ouest du Canada.

Nous sommes d'avis que cette exigence doit être incorporée dans la loi.

2.5 Répercussion du plan Pepin sur l'ensemble du Canada

Les taux statutaires actuels ont assuré le faible coût du transport du grain, ce qui a permis au Canada de détenir une position concurrentielle sur le marché international des céréales. En 1982, les agriculteurs canadiens ont exporté plus de 27 millions de tonnes de céréales outre-mer, ce qui représente quelque 6 milliards de dollars.

Selon le plan Pepin, les taux de transport du grain doubleraient d'ici 1985 et quintupleraient d'ici 1992. Dans la perspective d'une réduction de leurs revenus, les agriculteurs n'augmenteront pas leur production céréalière, ayant perdu à la fois confiance et stimulants financiers. Avec des marges de profit réduites à cause des coûts de transport à la hausse, les agriculteurs ne seront pas en mesure d'augmenter leurs achats de produits nécessaires à l'accroissement de la production agricole: machinerie, carburant, engrais et herbicides.

Il est intéressant de noter que la Saskatchewan connaît un mégaprojet à chaque printemps. En effet, les achats de biens nécessaires à la production agricole représentent 2 milliards de dollars. La grande majorité de ces biens utilisée en Saskatchewan est produite à l'extérieur de la province, dans

d'autres parties du Canada. Une baisse des achats de biens de production par les agriculteurs de la Saskatchewan touche-ra les fournisseurs de ces biens.

De plus, une réduction des exportations de céréales, qui re-présentent quelque 6 milliards de dollars, se traduira par une réduction des revenus agricoles. Une réduction de ces revenus signifie, à son tour, une réduction des achats de biens et de services par les agriculteurs. Comme la plupart des services sont fournis localement, les communautés urbaines, qui agissent comme centre de services agricoles, en souffriront. Ainsi, selon ce scénario, une grande partie de la population de la Saskatchewan sera obligée de réduire ses achats.

Les habitants de la Saskatchewan achètent leurs automobiles et presque tous leurs biens de consommation manufacturés de l'Ontario, leurs produits textiles et leurs chaussures du Québec, une partie de leur poisson des Maritimes, ainsi que leurs fruits et une autre partie de leur poisson de la Colombie-Britannique. Avec des revenus personnels réduits, les habitants de la Saskatchewan achèteront moins de biens. Cette réduction des achats aura des répercussions négatives sur les travailleurs des autres provinces qui produisent divers types de biens de consommation. Dans l'ensemble du

pays, les industries et le commerce subiront le contrecoup de la réduction des dépenses par la Saskatchewan, réduction causée par des taux de transport du grain plus élevés.

Nous sommes donc d'avis que le plan Pepin constitue une politique néfaste non seulement pour la Saskatchewan, mais pour tout le Canada.

3.0 EXAMEN DU PROJET DE LOI C-155 DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

3.1 Contexte

Le 8 février 1982, l'honorable Jean-Luc Pepin annonçait à Winnipeg la politique du gouvernement fédéral en matière de transport ferroviaire dans l'Ouest.

À cette occasion, le ministre a parlé de la nécessité d'accroître la capacité des lignes principales de l'Ouest pour assurer le transport des volumes prévus de produits en vrac, dans cette partie du pays. C'est là un objectif que nous appuyons entièrement. Cet énoncé de politique contenait les éléments suivants:

- les taux statutaires (Nid-de-Corbeau) de transport du grain entraînent des pertes pour les chemins de fer, pertes qu'on a estimées à 2,4 milliards de dollars pour les quatre prochaines années, et les chemins de fer auront ainsi de la difficulté à faire les investissements requis pour accroître leur capacité de transport au niveau requis;
- les intérêts agricoles et non agricoles de l'Ouest ont demandé au gouvernement fédéral d'exercer ses responsabilités en matière de transport pour faire face à cette situation;
- un large consensus existe pour qu'on ait recours à une approche globale face au problème de la sous-capacité ferroviaire - une telle approche requiert une contribution importante de toutes les parties;

- le gouvernement fédéral a annoncé qu'il engagerait quelque 3,2 milliards de dollars en quatre ans; il a subséquemment majoré cette somme jusqu'à 3,7 milliards de dollars pour quatre années-récoltes, et il a demandé aux producteurs et aux chemins de fer d'augmenter leur contribution;
- le gouvernement a déclaré que le règlement de ce problème doit être fondé sur certains principes:
 - un cadre statutaire doit être mis en place;
 - le gouvernement fédéral est prêt à assumer le paiement des subventions du Nid-de-Corbeau;
 - une contribution accrue des producteurs céréaliers sera requise;
 - en retour des subventions qui leur seront versées, les chemins de fer devront prendre les mesures requises pour:
 - (i) donner des garanties quant au rendement et au service relatifs au transport du grain;
 - (ii) prendre des engagements concernant des programmes d'investissement supplémentaires;
 - (iii) rajuster les autres taux afin de promouvoir la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'Ouest du Canada;
 - (iv) présenter des états concernant les revenus, les coûts et les plans d'investissement;
 - sans recourir à de nouvelles subventions, on devrait atténuer les distortions économiques du secteur agricole dues aux taux statutaires;

- on devra promouvoir l'efficacité et l'économie dans l'exploitation du réseau de transport des céréales;
- le gouvernement fédéral apportera un soutien continu à la remise en état des embranchements et à l'acquisition de wagons-trémies.

Le gouvernement fédéral a par la suite mis sur pied un processus de consultation entre les organisations agricoles et les chemins de fer, consultations qui ont abouti à la publication du rapport Gilson (juin 1982), à l'énoncé d'initiatives en matière de transport dans l'Ouest (1er février 1983) et à la présentation du projet de loi C-155 (10 mai 1983).

Nous avons donné un bref aperçu de l'énoncé de politique du gouvernement fédéral afin de s'en servir comme outil pour évaluer le projet de loi C-155, lequel est l'instrument d'application de votre politique.

3.2 Projet de loi C-155

Les vues du gouvernement de la Saskatchewan sur ce projet de loi seront données selon le format de présentation de la loi.

Définitions

Le gouvernement de la Saskatchewan émet certaines réserves à l'égard de la section "Définitions" du projet de loi C-155.

La définition de la loi du Nid-de-Corbeau nécessite un éclaircissement. Le paragraphe 2(3) stipule que les dispositions du projet de loi C-155 l'emportent sur les dispositions incompatibles de la loi du Nid-de-Corbeau, de toute convention conclue sous son régime et de l'ordonnance générale n° 448.

Plus particulièrement, quelles lois, quelles ordonnances et quels règlements le gouvernement fédéral vise-t-il dans sa définition du Nid-de-Corbeau?

La définition de "grain" a été modifié par le ministre des transports le 30 mai 1983. Au sens du projet de loi, grain signifie:

"grain ou culture mentionnés à l'Annexe I . . . et comprend toute autre culture que le gouverneur en conseil jugera bon d'ajouter à la définition".

La Saskatchewan estime que le gouverneur en conseil devrait ajouter "tout autre grain ou toute autre culture" à l'Annexe I, au lieu de "toutes autres cultures".

En outre, la Saskatchewan remarque que le terme "taux" n'est pas défini dans la section des définitions. Nous jugeons qu'une définition claire de ce terme est requise et que des termes comme "frais de transport" et "frais auxiliaires" doivent être inclus dans les définitions.

Partie I - Mesures administratives

3.2.1 Comité supérieur du transport du grain

La Saskatchewan désire apporter certains commentaires au sujet de l'article 3 qui traite de la composition du Comité.

À notre avis, la Saskatchewan est sous-représentée au sein du Comité. La Saskatchewan produit et commercialise plus de 50 % des grains et, par conséquent, 50 % des membres représentant les producteurs céréaliers devrait provenir de cette province. Pour ce faire, le Comité devrait comprendre deux représentants dûment élus de la Saskatchewan, un du Manitoba et un de l'Alberta.

L'article 3(ix) du projet de loi stipule que trois membres représentant les utilisateurs de grains de provende de l'Est du pays siégeront au Comité. Nous ne voyons pas la pertinence d'une telle représentation vu l'existence de l'Office canadien des provendes et le fait que ces membres ne produisent aucun bien qui soit manutentionné par le système de transport des grains de l'Ouest. Nous remarquons aussi que ces membres n'ont pas à être élus. Leur présence constituerait donc une intrusion injustifiée dans le fonctionnement du système de transport des grains de l'Ouest.

C'est pourquoi la Saskatchewan demande que l'article 3(ix) soit abrogé.

Le paragraphe 10(3) autorise le ministre à se faire représenter par un observateur à chacune ou à certaines des réunions. On compte déjà quatre représentants fédéraux au sein du Comité: le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, le commissaire en chef de la Commission canadienne des grains, l'administrateur de l'Office du transport du grain et un représentant du Canadien National. Nous ne voyons pas la nécessité d'un cinquième représentant fédéral.

L'article 12 qui décrit les fonctions du Comité nous semble approprié.

3.2.2 Administrateur du transport du grain

Les articles 17 et 18 qui décrivent les fonctions de l'administrateur nous semblent appropriés. Cependant, nous proposons que le paragraphe 17(2) soit modifié afin d'exiger que l'administrateur fasse rapport au ministre et lui présente des recommandations sur les études ou examens visés au paragraphe (1), au lieu de laisser à l'administrateur la discrétion de faire rapport ou non.

Nous suggérons aussi que l'alinéa 17(1)g) soit modifié afin d'exiger que des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemin de fer soient conclus afin de faciliter les mouvements du grain et de les rendre plus efficaces, au lieu de demander uniquement la promotion de ces activités.

Le paragraphe 20(2) semble complètement outrepasser l'esprit du paragraphe 20(1) qui autorise l'administrateur à obtenir les vues du Comité sur toute modification importante des politiques ou des opérations. À notre avis, on ne devrait autoriser l'administrateur à faire les

modifications visées par le paragraphe 20(2) que s'il obtient un consensus parmi les membres du Comité ou s'il en reçoit instruction expresse du gouverneur en conseil.

Un autre point à éclaircir: quels sont exactement les pouvoirs de l'administrateur et (ou) de l'Office de transport du grain concernant l'affectation des wagons ou l'application des changements de politique ou de mode d'exploitation pour les questions visées par l'article 12(a)?

3.2.3 Objectifs de résultat

À notre avis, le paragraphe 21(1) devrait exiger que des règlements relatifs aux objectifs de résultat soient établis afin d'identifier clairement les normes de résultats que devront respecter les participants.

L'un des principes de l'çnoncé de politique du 8 février 1982 exige que les chemins de fer fournissent des garanties de rendement et de services en retour de subventions. Il ne s'agit pas là d'un principe discrétionnaire. Et pour satisfaire ce principe, le projet de loi C-155 doit exiger que les chemins de fer présentent des garanties sur les résultats à atteindre.

Le paragraphe 21(2) prévoit des sanctions contre les chemins de fer qui ne réalisent pas leurs objectifs de résultats. La pénalité maximale est limitée à 40 % de la contribution applicable à leurs frais fixes. La Saskatchewan est d'avis que cette pénalité devrait correspondre à 100 % de la contribution applicable à leurs frais fixes.

Le paragraphe 21(2=3) devrait être modifié afin de se lire comme suit: "...le gouverneur en conseil établira, par un règlement, une procédure d'arbitrage des différents nés de l'application du système visé au paragraphe (1)". En outre, on devrait inviter le Comité supérieur du transport à présenter ses vues concernant la procédure d'arbitrage.

3.2.4 Présentation annuelle des plans d'investissement

L'article 29 décrit la présentation des investissements des chemins de fer dans le transport du grain et les exigences de surveillance qui incombent à la Commission canadienne des transports. Nous sommes d'accord avec les dispositions de cet article.

Toutefois, il y manque un élément important. Selon les principes décrits dans l'énoncé de politique du gouvernement fédéral, les chemins de fer devront, en retour des compensations, prendre des engagements à l'égard de programmes d'investissements supplémentaires. Nous espérons que ces engagements feront l'objet de négociation à chaque année entre les chemins de fer et le gouvernement fédéral.

À notre avis, l'article 29 ne traite que du mode de compte rendu et de surveillance des progrès réalisés au chapitre des investissements des chemins de fer, mais l'article passe sous silence l'obligation des chemins de fer à réaliser des investissements supplémentaires. Cette omission doit être corrigée en incorporant dans la loi une exigence voulant que les chemins de fer fassent des investissements supplémentaires en retour des taux compensatoires de transport du grain.

3.2.5 Affectation des wagons

L'article 30 devrait être modifié afin qu'une personne soit nommée pour enquêter sur l'affectation des wagons plutôt que laisser cette nomination à la discrétion du gouverneur en conseil. Cette remarque complémente notre suggestion précédente au sujet du paragraphe 21(1) et demande que des règlements sur les normes de résultat soient établies afin de clairement identifier les objectifs de résultats.

La Saskatchewan allègue qu'on doit laisser aux agriculteurs l'évaluation des méthodes et des opérations servant à déterminer le nombre de wagons disponibles pour le mouvement du grain, la désignation des wagons disponibles entre utilisateurs concurrents, toute variation des règles d'affectation des wagons, tout recours dont peut disposer l'administrateur en vertu de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, tout transfert des pouvoirs concernant l'affectation des wagons et, de plus, on devrait établir une procédure autorisant toute personne à présenter un grief concernant l'affectation de wagons de telle sorte que des instructions seront données à l'organisme approprié pour qu'il prenne les mesures requises.

L'article 31 stipule que les résultats de toute enquête menée en vertu de l'article 30 seront présentés uniquement au

au greffier du Conseil privé. La Saskatchewan estime que les résultats devraient être présentés à l'administrateur et au Comité supérieur du transport. Nous croyons que, dans une société démocratique libre, les citoyens doivent avoir accès à l'information et pouvoir appeler des décisions prises par les institutions et organismes établis pour servir le public - ces droits doivent être maintenus et élargis, et non érodés.

3.2.6 Pouvoirs du ministre relatifs aux wagons

D'après nous, l'intention de l'article 33 est, en définitive, de remettre entre les mains d'une partie neutre, l'administrateur en l'occurrence, le contrôle et l'administration des wagons destinés au transport du grain et n'appartenant pas aux chemins de fer.

Comme l'administrateur n'a pas d'intérêt propre dans la manutention, la commercialisation ou le transport du grain, il constitue donc un choix excellent pour le contrôle et l'administration des wagons servant au transport du grain.

Toutefois, le projet de loi C-155 présente une lacune pour ce qui est de l'affectation des wagons: on devrait y incorporer une exigence selon laquelle un nombre suffisant de wagons doit être fourni pour assurer le mouvement du grain.

La Saskatchewan estime qu'une telle exigence doit être incluse dans la loi. Nous suggérons que l'administrateur dispose des pouvoirs d'ordonner aux chemins de fer de mettre à la disposition des agriculteurs un nombre suffisant de wagons pour assurer le mouvement des grains produits. Si cette délégation de pouvoir est impossible, nous suggérons alors que le ministre des transports ou le gouverneur en conseil dispose de l'autorité nécessaire à cet égard.

3.2.7 Taux

L'article 34 définit les "coûts admissibles estimatifs" comme comprenant les contributions progressives aux coûts fixes de sorte qu'après l'année 1985-1986, ces coûts représenteront 20 % des coûts variables afférents au volume.

Nous estimons que ce chiffre de 20 % est arbitraire et qu'il représente la proportion du transport du grain par rapport au trafic ferroviaire total. La Saskatchewan estime que la Commission canadienne des transports doit déterminer les dépenses réelles afférentes au mouvement du grain, et qu'elle doit ensuite déterminer s'il est raisonnable et approprié de prévoir une indemnité pour coûts fixes pour le transport du grain, et, dans l'affirmative, la Commission devrait déterminer la nature de cette indemnité et les modalités de son octroi.

Par conséquent, la Saskatchewan n'appuie pas la définition des "coûts admissibles estimatifs" actuellement contenue dans l'article 34.

En outre, la Saskatchewan est préoccupée par la définition du mot "tarif" à l'article 34. Nous croyons que la Commission canadienne de transport doit pouvoir réglementer le

mouvement des produits céréaliers en ayant droit de regard sur les points suivants: taux de transport sur grande distance, frais accessoires et autres, conditions de transport, et tarif spécial tenant compte des droits de magasinage. La Commission canadienne des transports devrait aussi s'assurer que le tarif ne puisse entrer en vigueur sans son assentiment, que les chemins de fer ne puissent modifier le tarif en vigueur sans son approbation, que toute proposition de modification à l'égard du mouvement du grain soit rejetée si la Commission canadienne des transports estime qu'une telle modification est contraire à l'intérêt public.

3.2.8 Barème annuel

La Saskatchewan estime que l'article 35 devrait enjoindre la Commission canadienne des transports à fixer, outre les taux de transport du grain, les conditions devant régir le mouvement du grain. Les conditions de transport ne doivent pas être laissées à la discrétion des chemins de fer.

En ce qui concerne l'article 36 qui porte sur le calcul du barème annuel, la Saskatchewan estime que les expéditeurs de produits de faible valeur, comme le grain, dans une région productrice commune, comme les Prairies, devrait jouir d'un même taux de transport pour les mouvements sur longue distance afin d'éviter toute discrimination pécuniaire concernant l'entrée sur les marchés. Nous croyons que la structure originale des taux de transport du grain a été fondée sur ce principe.

Pour éviter l'établissement de taux de transport discriminatoires pour le grain de la Saskatchewan, la province de la Saskatchewan soutient qu'on doit appliquer le principe dit de graduation des taux. Il s'agit d'établir un barème dans lequel les coûts par tonne-mille diminuent en fonction de l'accroissement des distances.

La Saskatchewan remarque que dans le barème présenté à l'Annexe II du projet de loi C-155, il y a effectivement graduation des taux, mais uniquement pour le premier intervalle de 1 000 milles et que cette graduation n'existe pas pour les intervalles suivants. En fait, cela ne peut se produire, car les frais généraux fixes et variables pour transporter une tonne de grains sur une distance croissance ont pour effet de réduire le coût par tonne-mille.

L'Annexe B du présent document illustre la graduation des taux indiqués à l'Annexe II du projet de loi C-155. Les Annexes C et D illustrent la graduation des taux qu'on retrouve dans les barèmes milliaires du Canadian National et du Canadian Pacifique. Comme on le voit facilement, la graduation des taux continue au-delà de l'intervalle des 2 000 milles.

La Saskatchewan soutient que la graduation des taux dans le barème de l'Annexe I devrait se poursuivre après le premier intervalle de 1 000 milles, afin d'éviter toute discrimination indue contre les producteurs céréaliers de la Saskatchewan qui espédient plus de 50 % du grain commercialisé au Canada.

3.2.9 Examen des coûts

L'alinéa 38(2)a) enjoint la Commission canadienne des transports de tenir compte de tous les coûts pour favoriser l'efficacité du réseau ferroviaire et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de transport du grain.

Nous croyons que l'idée générale d'un système efficace de transport ferroviaire du grain ne doit pas signifier qu'on doit imputer au transport du grain quelque fraction que ce soit des coûts d'investissement et d'exploitation associés à l'expansion de la capacité ferroviaire requise par le mouvement des produits non céréaliers. Par exemple, le grain n'est qu'un des nombreux produits qui sont acheminés vers la côte Ouest. Le complément de capacité qu'on projette d'ajouter aux lignes principales est requis pour les mouvements accrus du charbon. En conséquence, nous estimons qu'il ne faut pas imputer au mouvement du grain une part proportionnelle des coûts requis pour l'accroissement de la capacité de transport du charbon.

De plus, la Saskatchewan soutient que la Commission canadienne des transports ne tienne pas compte des coûts qui n'ont pas été réellement engagés, comme les coûts d'entretenir différents.

La Saskatchewan croit qu'il faut supprimer la première partie de l'alinéa 38(2)b) et que la Commission canadienne des transports doit établir un coût du capital approprié à la structure du Canadian National et ne pas utiliser le coût du capital du Canadian Pacifique.

L'énoncé de politique du gouvernement fédéral du 8 février 1982 indique que les taux compensatoires versés aux chemins de fer seront assujettis à certains conditions. Selon l'énoncé, les chemins de fer devraient présenter des données concernant leurs revenus et leurs coûts.

La Saskatchewan estime que ces exigences devraient être incluses dans la Loi, ainsi qu'une explication de l'utilisation de tous les revenus provenant du transport du grain.

3.2.10 Estimation annuelle des coûts variables

Le paragraphe 39(3) stipule que la Commission canadienne des transports estimera annuellement les coûts variables afférents au volume et aux lignes en appliquant les indices des prix ferroviaires aux coûts de l'année de référence. En d'autres mots, les coûts de l'année de référence seront majorés pour tenir compte de l'inflation.

Nous sommes préoccupés par le fait que les coûts de l'année de référence (687,2 millions de dollars dont 582,5 pour le volume et 104,7 pour les lignes) aient été déterminés de façon arbitraire et incorporés dans la loi. Il n'y a aucune raison qui nous permettre de croire que ces coûts soient précis ou qu'ils représentent les coûts réels engagés par les chemins de fer pour transporter les céréales pendant l'année de base (c.-à-d., la campagne agricole 1981-1982).

Le gouvernement de la Saskatchewan estime que la Commission canadienne des transports doit, comme première tâche, réaliser une vérification comptable et un examen des estimations (faîtes par les chemins de fer), des dépenses réellement engagées pour transporter les céréales au cours de l'année de référence. Nous croyons qu'il s'agit là d'une procédure nécessaire pour établir des données de référence

adéquates à partir desquelles les coûts futurs du transport du grain seront établis. Cette procédure est nécessaire aussi pour protéger les intérêts des parties qui seront tenues de payer les coût du transport du grain.

3.2.11 Tarif

L'article 43 stipule que les taux de transport du grain seront basés sur les distances indiquées dans le barème de référence annuelle. Toutefois, le paragraphe 44(3) indique que le transport du grain assuré par le Canadien Pacifique contre une distance réputée égale à la distance réelle plus 123,7 milles. En d'autres mots, le trafic sur les lignes du Canadien Pacifique est considéré comme s'il avait lieu sur les lignes du Canadien National, une route qui se trouve 123,7 milles plus loin de Vancouver que la ligne du Canadien Pacifique.

La Saskatchewan soutient que cette pratique augmentera indument le coût de transport pour une partie importante du grain produit en Saskatchewan et destinée à l'exportation. Cette disposition du projet de loi C-155 contredit directement le principe présenté par le gouvernement fédéral dans son énoncé de politique du 8 février 1982. Le principe en question stipule que le nouveau cadre de fonctionnement permettra de réaliser des économies accrues dans le transport du grain. Nous estimons que l'accroissement des taux du Canadien Pacifique va à l'encontre de cet objectif.

De plus, nous soutenons que les exigences de cette disposition, qui ont pour effet de gonfler les taux du Canadien Pacifique, sont contraire aux intention du gouvernement fédéral énoncées dans sa politique nationale sur le transport, comme en témoigne l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, 1966-1967, c.69, s.2.

Entre autres choses, cet article indique que l'établissement d'un système de transport économique, dont les coûts totaux sont maintenus le plus bas, est essentiel pour protéger les utilisateurs des transports, ainsi que le bien-être et la croissance économique du Canada. Cet article indique aussi que les objectifs de la politique sont davantage réalisables dans un régime de concurrence.

Nous estimons que les conditions de concurrence sont indûment faussées par les dispositions de l'article 44. Nous croyons qu'on devrait permettre (au lieu de les empêcher) aux producteurs céréaliers de profiter des avantages découlant d'une saine concurrence dans les taux et les services entre le Canadien National et le Canadien Pacifique.

L'alinéa 45(1)a) stipule que tout expéditeur touché doit conclure un taux inférieur avec le chemin de fer. Si par

"tout expéditeur touché" on entend "tous les expéditeurs", nous ne pouvons qu'accepter cette disposition, car tous les expéditeurs seront de fait touchés.

Le paragraphe 45(2) stipule qu'en règle générale les frais variables ne seront pas pratiqués avant un examen fouillé du fonctionnement de la loi, en 1985-1986. Les cas d'exception à ce paragraphe sont ceux pour lesquels la Commission canadienne des transports juge qu'il est rentable de charger et décharger les wagons en fin de semaine ou de transporter le grain à l'extérieur des périodes de pointe. Si des taux inférieurs sont offerts pour tous les points du système, la Saskatchewan pourrait alors accepter ce type de mesure.

Le paragraphe 46(1) permet à une compagnie de chemin de fer d'inclure dans son tarif un taux inférieur à celui que prévoit l'article 43 à l'égard de tout point d'origine considéré comme concurrentiel ou contigu dans le tarif de taux applicable à la campagne agricole 1981-1982. Cet article défend aux chemins de fer de présenter à l'avenir des taux concurrentiels pour des conditions similaires ou identiques qui peuvent survenir à cause de la réfection ou de la reconstruction des élévateurs primaires. La Saskatchewan estime qu'on devrait modifier la formulation du

du paragraphe 43(1) afin de permettre l'établissement de taux inférieurs pour de futurs points concurrentiels et contigus.

L'article 47 autorise toute personne à appeler de toute réduction de taux et la Saskatchewan appuie fortement de telles procédures de réparation.

Le paragraphe 49(1) autorise la Commission à prévoir, par ordonnance, de quel montant un taux applicable aux mouvements sur lignes conjointes peut dépasser le niveau prévu au barème de référence annuelle; ce montant ne peut cependant dépasser le niveau nécessaire pour supporter les coûts supplémentaires.

La Saskatchewan est d'accord avec le fait que les coûts supplémentaires afférents aux mouvements sur lignes conjointes incombent aux chemins de fer, mais nous ne sommes pas d'accord avec la procédure établie. Nous proposons que certains expéditeurs de céréales ne soient pas pénalisés dans les cas où la Commission canadienne du blé décide d'expédier le grain par des embranchements tributaires des lignes du Canadien Pacifique en direction de Ridley Island.

La Saskatchewan estime que tout coût supplémentaire afférent aux mouvements sur lignes conjointes soit déterminé par la Commission canadienne des transports et ajouté au coût de base. De cette façon, les coûts ajoutés seraient imputés à l'ensemble des expéditions de grain, et, en conséquence, n'auraient aucune répercussion sur le choix des lignes ferroviaires d'origine ou de destination. Nous soutenons que l'efficacité du système de manutention et de transport du grain sera accrue si notre proposition est adoptée.

Le paragraphe 49(2) enjoint l'administrateur de favoriser, en consultation avec les compagnies de chemins de fer, des accords de réciprocité sur l'échange du trafic pour les mouvements du grain à destination de Prince Rupert et de Ridley Island. La Saskatchewan se dit d'accord avec l'esprit de cette disposition, mais, à notre avis, ce paragraphe ne va pas assez loin. Selon nous, l'administrateur devrait disposer des pouvoirs pour exiger que les chemins de fer établissent des taux pour les mouvements sur lignes conjointes en direction de Prince Rupert et de Ridley Island.

L'article 52 autorise la Commission canadienne des transports à rejeter, après enquête, des taux si ceux-ci enfreignent toute disposition de la partie II de la loi.

La Saskatchewan reformule à nouveau les commentaires faits à l'égard de l'article 34 de cette partie, à savoir que la Commission canadienne des transports devrait disposer des pouvoirs nécessaires pour contrôler tous les aspects du mouvement du grain et des produits céréaliers et pour enquêter, et rejeter s'il y a lieu, toute condition du transport du grain ainsi que les taux ou autres frais jugés inacceptables.

4.0 PARTIE III - VERSEMENTS DE L'ÉTAT

Le paragraphe 54(1) autorise le versement de rajustements provisoires et définitifs aux chemins de fer fondés sur les prévisions en tonnes, révisées du volume de céréales. On note évidemment l'absence de toute disposition prévoyant des mécanismes de rajustement pour les agriculteurs. La Saskatchewan soutient que les agriculteurs devraient être protégés contre les paiements excédentaires dans les cas où les prévisions des volumes de grains ont été trop optimistes.

Le paragraphe 54(3) stipule que toute variation négative des taux doit profiter au gouvernement fédéral. La Saskatchewan soutient que les producteurs céréaliers devraient aussi profiter des taux négatifs de variation des coûts.

Le paragraphe 54 autorise la Commission canadienne des transports à réduire périodiquement la part totale de l'État dans la variation des coûts par tonne lorsqu'une campagne agricole produit une quantité inférieure à 31,1 millions de tonnes. La Saskatchewan ne peut être d'accord avec cette disposition si son but visé est de soulager le gouvernement fédéral d'une partie de ses obligations et de transférer un supplément de coûts aux agriculteurs.

Le paragraphe 54(2) autorise le ministre à retenir, à sa discrétion, sur les versements destinés à une compagnie de chemins de fer un montant qu'il estime égal à celui qui aurait dû être consacré à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ou investis dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au mouvement du grain. La Saskatchewan estime que ce paragraphe devrait enjoindre le ministre de retenir ces montants, et non laisser la question à sa discrétion.

L'article 56 traite du versement de l'indemnité CN. Outre nos commentaires déjà présentés à l'égard de l'article 44, nous soutenons que si une indemnité doit être versée au Canadien National, indemnité avec laquelle nous ne sommes pas d'accord, cette indemnité ne doit être destinée qu'aux dépenses réelles ayant fait l'objet d'une vérification par la Commission canadienne des transports.

La partie III de la loi concernant les versement par l'État de l'entièreté des subventions du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer est une décision arbitraire du gouvernement fédéral. En l'absence de tout concensus réel sur les modalités de versement, un compromis raisonnable serait, de l'avis du gouvernement de la Saskatchewan, le partage à parts égales des subventions du Nid-de-Corbeau entre les producteurs et les chemins de fer jusqu'à l'examen de la question en 1985-1986.

La partie III de la Loi ne mentionne en aucune façon que les taux compensatoires versés aux chemins de fer doivent être assujettis à des mesures ou activités spécifiques entreprises par ceux-ci. Il s'agit là d'une omission importante d'un des éléments de l'énoncé de politique de février 1982, laquelle mentionnait ce qui suit:

"En retour des compensations, les chemins de fer devront prendre des mesures sur plusieurs fronts, dont les mesures suivantes:

- a) offrir des garanties de rendement et de services à l'égard du transport du grain;
- b) prendre des engagements concernant des programmes d'investissement supplémentaires qui seront entrepris;
- c) rajuster les autres taux afin de promouvoir la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'ouest du Canada; et
- d) présenter des données concernant leurs revenus, coûts et plans d'investissement".

La Saskatchewan soutient que l'établissement des taux compensatoires pour les chemins de fer doit être assujetti aux éléments susmentionnés de la politique du gouvernement fédéral, et ces conditions devraient être incorporées dans la partie III de la loi, dans une formulation identique à celle de l'énoncé de politique de février 1982.

5.0 PARTIE IV - EXAMEN

L'article 59 prévoit qu'un examen complet de l'application de la loi et de ses effets sur le transport, l'expédition et la manutention du grain aura lieu pendant la campagne agricole de 1985-1986.

Selon la Saskatchewan, ce qu'on demande aux agriculteurs de cette province, c'est d'accepter un plan de deux ans qui fera l'objet d'un examen la troisième année, examen dont les résultats sont inconnus. En d'autres mots, on leur demande de mettre la charrue devant les boeufs.

De plus, la Saskatchewan estime que l'examen de 1985-1986 a, comme cadre de référence, la politique originale de février 1982, laquelle prévoit une contribution importante des compagnies de chemins de fer.

La province juge qu'il serait opportun d'examiner les points suivants au cours de la campagne agricole de 1985-1986: les liens entre le Comité supérieur du transport du grain et l'administrateur de Office du transport du grain; les pouvoirs de l'administrateur et des autres organismes en matière d'affectation de wagons; les normes concernant le rendement des participants; et la procédure d'arbitrage et des décisions en matière d'affectation des wagons.

6.0 OMISSIONS DU PROJET DE LOI C-155

6.1 Récoltes de spécialités

L'honorable Jean-Luc Pepin a récemment annoncé que les cultures dites de spécialité seraient incluses dans la nouvelle structure des taux statutaires. Par cultures de spécialité, le ministre entend la farine de luzerne déshydratée, la luzerne déshydratée en granules, les graines de moutarde, les graines de tournesol et le triticale. La Saskatchewan désire profiter de cette occasion pour orienter davantage le ministre en la matière en lui présentant une liste (Annexe A) de cultures que nous aimerais voir inclure dans le groupe des "cultures de spécialité".

6.2 Liens entre les prix du grain et les taux de transport du grain

Le ministre du transport a promis d'établir un rapport entre le prix du grain et les taux de transport de ce produit. Le ministre a défini ce rapport comme devant être 10 %.

La Saskatchewan soutient que ce niveau de 10 % est trop élevé et que les taux de transport du grain devraient représenter au plus 7 % du prix du grain. Par prix du grain, nous entendons le prix à la production.

6.3 Taux des produits agricoles

L'énoncé de politique du 8 février 1982 contenait un élément qui est absent du projet de loi. Il s'agit de l'exigence voulant qu'en retour du versement de compensations, les chemins de fer devraient prendre les mesures pour rajuster les autres taux afin de promouvoir la diversification et la transformation des produits agricole dans l'ouest du Canada.

L'énoncé de politique fédérale du 1er février 1983 sur les initiatives de transport dans l'Ouest indiquent que, à titre d'obligation, les chemins de fer devront regrouper les taux pour les régions économiques de la Saskatchewan.

La Saskatchewan est d'avis que le projet de loi devrait comporter ces exigences à l'endroit des chemins de fer.

Toujours à propos des taux de transport des produits agricoles, nous sommes préoccupés par les taux de transport prévus pour l'huile et la farine de canola ("colza") à l'est de Thunder Bay. Pour l'huile et la farine de canola, le projet de loi ne prévoit des taux statutaires que pour le transport jusqu'à Thunder Bay.

La Saskatchewan estime que le gouvernement fédéral, par l'entremise de la Commission canadienne des transports, a reconnu

par le passé que le principe de la parité, ou des taux égaux, pour les graines et les produits de canola était d'intérêt public pour le Canada. D'ailleurs, une décision provisoire a accordé pour l'huile et la farine de canola des taux compensatoires minimums à l'est de Thunder Bay.

La Saskatchewan est d'avis qu'une décision finale peut maintenant être prise concernant la parité des taux et que le projet de loi devrait contenir des dispositions assurant aux produits du canola des taux égaux à ceux des graines.

Si cela est impossible, le projet de loi devrait alors contenir des dispositions prévoyant des taux compensatoires minimums pour les produits transportés à l'est de Thunder Bay, comme c'est actuellement le cas.

6.4 Achat de wagons-trémies

Dans son énoncé de politique du 1er février 1983 sur les initiatives pour le transport dans l'Ouest, le gouvernement fédéral a annoncé son intention d'acheter plus de 3 840 wagons-trémies au cours des trois prochaines années financières.

La Saskatchewan croit que le projet de loi devrait donner au gouvernement fédéral l'autorisation nécessaire d'acheter en temps et lieu des wagons-trémies, sur l'avis de l'Office du transport du grain, sans date limite.

6.5 Remise en état des embranchements

Dans son énoncé de politique du 1er février 1983, le gouvernement fédéral annonçait la poursuite du programme de remise en état des embranchements. À cette occasion, le gouvernement s'est engagé à injecter quelque 670 millions de dollars dans ce programme.

La Saskatchewan estime que le projet de loi devrait contenir des références au programme de remise en état des embranchements et stipuler que des fonds suffisants seront engagés par le gouvernement fédéral pour assurer le parachèvement du programme.

6.6 Initiatives de développement industriel et économique

Toujours dans son énoncé de politique du 1er février 1983, le gouvernement fédéral s'est engagé à octroyer 75 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour des initiatives économiques dans l'ouest du Canada. La Saskatchewan estime que les initiatives mentionnées à cette occasion sont importantes, particulièrement le développement d'une industrie de transformation des produits agricoles dans l'Ouest du Canada, les activités de recherche et de développement dans l'Ouest du pays et l'accroissement des efforts dans le domaine de la conservation des sols et des eaux.

6.7 Fonds de développement agricole

Dans son annonce du 1er février 1983, le gouvernement fédéral a mentionné la mise sur pied d'un programme quinquennal de 125 millions de dollars visant à financer les initiatives de développement agricole, afin d'aider les producteurs à faire face au défi de la croissance.

Bien que la majeure partie de ces sommes ne seront pas dépensées dans l'Ouest du pays, les agriculteurs pourront utiliser les argents disponibles pour financer les améliorations.

De l'avis de la Saskatchewan, les programmes d'initiatives industrielles et agricoles devraient être incorporés dans le projet de loi, afin qu'ils ne leur arrive pas la même chose qu'au fonds de développement économique de l'Ouest.

6.8 Liens entre le projet de loi C-155 et la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer

La Saskatchewan est profondément préoccupée par le fait qu'il ne semble pas y avoir de liens suffisants entre le projet de loi C-155 et les pouvoirs accordés à la Commission canadienne des transports par la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer.

En effet, il se peut que le projet de loi C-155 soit éventuellement considéré comme la seule loi opérante régissant le mouvement du grain.

La Saskatchewan estime par conséquent que le projet de loi C-155 devrait clairement énoncer que tous les pouvoirs dont dispose la Commission canadienne des transports en vertu de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer s'appliquent au projet de loi C-155.

Cet élargissement du projet de loi C-155 peut être réalisé en insérant dans celui-ci une clause modifiant les paragraphes 5(1), 5(2) et 5(3) de la Loi nationale sur les transports à l'effet d'inclure dans ces paragraphes la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

7.0 RÉSUMÉ DE LA POSITION DE LA SASKATCHEWAN À L'ÉGARD DU PROJET
DE LOI C-155

7.1 Exposé des préoccupations de la Saskatchewan

À titre de gouvernement provincial, nous sommes particulièrement préoccupés par toute modification des taux statutaires du transport du grain, car le secteur agricole joue un rôle très important dans notre économie. En effet, le secteur agricole primaire de la Saskatchewan représente 34 % de notre produit intérieur brut, et la production céréalière représente 83 % de notre production agricole. En comparaison, le secteur agricole primaire du Canada ne représente que 6,4 % de son produit intérieur brut.

Dans l'analyse des modifications des taux du Nid-de-Corbeau, on doit reconnaître le fait que le potentiel de production céréalière de la Saskatchewan n'a pas encore été pleinement réalisé. Un recours plus grand à la technologie existante, des modifications aux pratiques actuelles de mise en culture, y compris une réduction de la mise en jachère estivale, permettraient d'accroître substantiellement la production céréalière de la Saskatchewan, laquelle représente environ la moitié de la production canadienne.

Selon nous, cet accroissement de la production en Saskatchewan profiterait à l'ensemble du pays, étant donné

l'importance des ventes potentielles à l'exportation et de la contribution positive qui en découlerait pour la balance des paiements du Canada.

La Saskatchewan n'est pas sans ignorer que son potentiel de production céréalière ne sera pas réalisé si le système de transport ferroviaire est inadéquat. Le problème, tel que nous le concevons, se résume à ceci: comment atteindre deux objectifs apparemment contradictoires, soit l'expansion de la capacité ferroviaire et l'expansion de la capacité agricole.

7.2 Répercussions du projet de loi C-155

Le mémoire de la Saskatchewan traite principalement des répercussions qu'aura sur la Saskatchewan et le Canada, la mise en oeuvre du projet de loi C-155. Pour la Saskatchewan, les répercussions seront les suivantes: réduction de la production céréalière, peu d'avantages réels pour l'industrie de l'élevage; en outre, les avantages potentiels de cette politique pour l'industrie secondaire de la transformation des produits agricoles seront loin d'être suffisants pour compenser les pertes encourues par le secteur des exportations de céréales. Pour le Canada, la baisse des revenus agricoles dans l'Ouest se traduira par une réduction des achats de produits destinés à l'exploitation agricole (p. ex. machinerie

et produits chimiques) et des biens de consommation, (p. ex. automobiles et produits textiles) fabriqués dans les autres régions.

Par conséquent, la Saskatchewan croit que l'application du projet de loi C-155 sera néfaste non seulement pour la Saskatchewan, mais aussi pour le Canada.

7.3 Politique fédérale en matière de transport ferroviaire dans l'Ouest

Le 8 février 1982, l'honorable Jean-Luc Pepin présentait à Winnipeg l'énoncé de politique du gouvernement fédéral à l'égard du transport ferroviaire dans l'Ouest. Les principes et les éléments de cette politique sont les suivants:

- un large consensus doit exister afin de traiter en détail de la capacité ferroviaire; une telle approche nécessite une contribution importante de toutes les parties concernées;
- le gouvernement fédéral s'est engagé à verser 3,2 milliards de dollars en quatre ans, somme qui fut ultérieurement modifiée à 3,7 milliards de dollars pour quatre campagnes agricoles.
- le gouvernement fédéral a déclaré que le règlement de ce problème serait fondé sur sept principes de base:
 - (i) création d'un cadre de travail statutaire;
 - (ii) engagement du gouvernement fédéral à verser les subventions du Nid-de-Corbeau;
 - (iii) contribution accrue des producteurs céréaliers;
 - (iv) en retour des compensations qui leur seront versées, les chemins de fer devront prendre les mesures suivantes:
 - (i) offrir des garanties de rendement et de service pour le transport du grain;

- (ii) prendre des engagements concernant des programmes d'investissement supplémentaires;
- (iii) rajuster les autres taux afin de promouvoir la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'ouest du Canada;
- (iv) présenter des données sur leurs revenus, coûts et plans d'investissement;
- (v) atténuation des distorsions économiques dans le secteur agricole découlant des taux statutaires, et ce, sans le recours à de nouvelles subventions;
- (vi) promotion de l'efficacité et de l'économie dans l'exploitation du système de transport du grain;
- (vii) engagement fédéral continu dans les programmes de remise en état des embranchements et d'acquisition de wagons-trémies.

7.4 Analyse du projet de loi C-155 (Loi sur le transport du grain de l'Ouest)

Les trois premiers principes ont été jusqu'à présent respectés: le projet de loi constitue le cadre de travail statutaire; le gouvernement fédéral s'est engagé à verser les subventions du Nid-de-Corbeau; et les producteurs céréaliers devront payer davantage pour le mouvement du grain.

Toutefois, le quatrième principe brille par son absence dans le projet de loi C-155: celui-ci n'indique à aucun endroit que le versement des subventions aux chemins de fer sera assujetti à certaines conditions. Le quatrième principe de l'énoncé de politique est pourtant clair: les chemins de fer recevront des compensations s'ils respectent certaines exigences spécifiques.

Comparons ce principe à ce que dit le projet de loi sur cette même question.

Selon l'énoncé de politique, la première exigence à respecter pour le versement des taux compensatoires est l'établissement de garanties en matière de rendement et de services. L'article 21 du projet de loi C-155 stipule que le gouverneur en conseil peut mettre en oeuvre un système prévoyant, à la fois ou non, l'octroi de primes ou l'application de sanctions pour les participants, après l'examen de 1985-1986 portant sur l'opportunité de mettre en oeuvre un tel système.

L'énoncé de politique parlait d'une exigence, mais le projet de loi ne parle que d'un pouvoir discrétionnaire. Ce projet de loi doit incorporer des dispositions qui établissent clairement des normes de rendement pour les participants.

La seconde exigence concernant le versement de taux compensatoires est que les chemins de fer prennent des engagements à l'égard de programmes d'investissement supplémentaires.

L'article 29 du projet de loi C-155 stipule que chaque compagnie de chemin de fer doit présenter annuellement une déclaration au ministre, à l'administrateur et au Comité, y indiquant les investissements réalisés pour le mouvement du grain au cours des années financières précédente et courante et les investissements prévus pour l'année financière suivante, ainsi que les dépenses faites au titre de l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain au cours de l'année civile précédente. Il incombera à la Commission canadienne des transports de suivre l'exécution par les compagnies de chemins de fer de leurs programmes d'entretien.

L'article 29 ne traite que du compte rendu et du suivi des investissements et (ou) des dépenses envisagés par les chemins de fer. L'article passe sous silence l'exigence selon laquelle les chemins de fer doivent faire des investissements supplémentaires, qui sont par définition en sus des autres investissements normaux, en retour des taux compensatoires qui leurs sont accordés. Aucune sanction n'est prévue pour le non-respect des objectifs d'investissement et d'entretien.

La troisième exigence à respecter pour le versement des taux compensatoires est que les chemins de fer rajustent les

autres taux afin de promouvoir la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'ouest du Canada. Le projet de loi C-155 passe totalement sous silence cette question importante.

Toutefois, l'énoncé fédéral du 1er février 1983 sur les initiatives de transport dans l'Ouest indiquait qu'un système de taux au deux tiers serait établi pour les produits du canola. Selon ce système, la parité des taux entre les graines de canola et les produits du canola serait assurée jusqu'à Thunder Bay, et, à l'est de Thunder Bay, les taux seraient fixés par les chemins de fer. Le gouvernement fédéral devra expliquer de quelle façon un tel rajustement des taux peut promouvoir la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'ouest du Canada. En fait, ce système des taux au deux tiers provoquera le transfert de l'industrie de transformation du canola de l'ouest vers le centre du Canada.

La quatrième exigence à respecter pour le versement des taux compensatoires est la présentation, par les chemins de fer, de données portant sur leurs revenus, coûts et plans d'investissement. L'article 29 du projet de loi C-155 ne fait référence qu'au compte rendu des chemins de fer sur leurs investissements. Il passe sous silence la question du compte rendu des chemins de fer sur leurs revenus et leurs coûts.

Selon le cinquième principe, on devrait réduire les distorsions économiques dans le secteur agricole découlant des taux statutaires, et ce, sans recourir à de nouvelles subventions.

Le gouvernement fédéral a déjà changé d'idée deux fois au sujet de l'application de cet important principe. En premier lieu, il a rejeté les recommandations Gilson concernant le partage des subventions. Selon ces recommandations, les subventions auraient été octroyées à 19 % aux chemins de fer et à 81 % aux producteurs, au lieu de 100 % aux chemins de fer et 0 % aux producteurs. Le gouvernement fédéral a tout d'abord décidé de distribuer à parts égales les subventions du Nid-de-Corbeau. Par la suite, il a rejeté sa propre option de partage égal pour lui substituer un versement intégral (100 %) des subventions aux chemins de fer en vertu du projet de loi C-155. Le versement intégral des subventions aux chemins de fer rendra nécessaire l'octroi de nouvelles subventions destinées à compenser les distorsions dans le secteur agricole, distorsions causées par ce versement intégral.

Le sixième principe porte sur la promotion de l'efficacité et de l'économie dans l'exploitation du système de transport du grain.

Le projet de loi C-155 ne comporte aucune disposition visant à assurer une efficacité et une économie accrues. L'article 17 décrit les tâches de l'administrateur. Bon nombre de ces tâches sont de nature discrétionnaire. Citons notamment les tâches suivantes: mener des études sur le transport et la manutention du grain; faire des recommandations sur la capacité et l'efficacité du système de transport, conseiller l'application de mesures propres à augmenter la capacité et l'efficacité; examiner les modalités d'affectation des wagons et promouvoir des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemins de fer afin de faciliter les mouvements du grain et de les rendre plus efficaces.

Pour assurer une exploitation efficace et économique du système de transport du grain, ces tâches doivent revêtir une nature "obligatoire" et non discrétionnaire.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'article 21 ne prévoit que des règlements, primes et sanctions concernant le rendement des participants. On doit inclure dans la loi des règlements établissement clairement les normes de rendement pour les participants et les pénalités prévues pour le non-respect des normes ainsi établies.

Selon le septième principe, le gouvernement fédéral poursuivra ses engagements à l'égard des programmes de remise

en état des embranchements et d'acquisition des wagons-trémies.

Le projet de loi C-155 omet cette question. Le gouvernement fédéral a annoncé l'acquisition de 3 840 wagons-trémies au cours des trois prochaines années financières, ainsi que la poursuite du programme de remise en état des embranchements. On peut s'attendre à ce que ces deux programmes soient visés par l'examen global qui sera réalisé au cours de la campagne agricole de 1985-1986 et qu'ils seront éventuellement abandonnés.

7.5 Résultats

A la suite de l'examen du projet de loi C-155, la Saskatchewan croit que les sept principes établis par le gouvernement fédéral pour la rédaction d'un projet de loi devant modifier les taux statutaires de transport du grain n'ont pas été uniformément respectés. Nous aboutissons donc à la conclusion suivante: le projet de loi C-155 n'est pas un mécanisme adéquat et approprié pour mettre en oeuvre la politique du gouvernement fédéral en matière de transport ferroviaire dans l'Ouest.

7.6 Énoncé de politique de la province de la Saskatchewan sur le transport ferroviaire dans l'Ouest

Afin de minimiser les pertes, pour la Saskatchewan et le Canada, résultant d'une augmentation des taux de transport, la politique des transports doit tenir compte du potentiel de croissance qui existe dans le secteur céréalier en Saskatchewan.

Pour ce faire, trois conditions doivent prévaloir à l'avenir. En premier lieu, nous devons disposer d'un système de transport et de manutention de capacité suffisante pour assurer la manutention des volumes supplémentaires de grains. En deuxième lieu, les revenus des producteurs doivent être suffisants pour compenser les investissements additionnels requis par une production plus intensive. En dernier lieu, on doit investir des sommes appropriées en R et D agricole pour fournir aux producteurs de la Saskatchewan la meilleure technologie disponible.

Toutefois, la Saskatchewan ne tolérera aucune politique du gouvernement fédéral qui écarte ses plans de diversification du secteur agricole, notamment à ce qui touche la production et la transformation des cultures de spécialité et du bétail.

La Saskatchewan est arrivée à la conclusion que le projet de loi C-155 satisfait de façon inadéquate les propres exigences du gouvernement fédéral en matière de transport du grain.

Nous présentons ci-dessous des éléments de politique de rechange qui, à notre avis, constituent une base convenable sur laquelle on pourra fonder toute modification du système de transport ferroviaire dans l'Ouest.

Les éléments de politique que nous suggérons s'articulent autour de trois questions principales: capacité suffisante de transport et de manutention, revenus raisonnables pour les producteurs et plan de développement de l'agriculture de la Saskatchewan.

Capacité suffisante de transport et de manutention

Il est essentiel que toute modification des taux statutaires du transport du grain incorpore les obligations suivantes:

- capacité ferroviaire adéquate pour transporter les grains et les autres marchandises en vrac vers les marchés;
- niveaux adéquats de services ferroviaires pour transporter les produits agricoles dans les délais impartis;
- évaluation annuelle du rendement des parties responsables de la manutention et du transport des produits agricoles;

- établissement d'un système de pénalités et de stimulants pour le rendement des participants;
- utilisation efficace des wagons servant à transporter le grain et n'appartenant pas aux chemins de fer;
- établissement d'une procédure d'appel pour les griefs concernant l'affectation des wagons;
- établissement d'ententes obligatoires de réciprocité entre les compagnies de chemins de fer afin d'accroître l'efficacité du mouvement des grains (par exemple, pour les mouvements à destination de Prince Rupert et de Ridley Island);
- retenue d'une part importante des versements destinés aux chemins de fer par le gouvernement du Canada dans certains cas, (p. ex., rendement inadéquat, insuffisance des investissements et non-entretien des lignes ferroviaires);
- poursuite des programmes fédéraux d'acquisition de wagons-trémies et de remise en état des embranchements, selon les besoins.

Revenus raisonnables pour les producteurs

Si on désire réaliser le plein potentiel de production agricole de la Saskatchewan, toute nouvelle structure des taux de transport du grain doit comporter les dispositions statutaires suivantes:

- disposition sur les taux d'expédition du grain protégeant les agriculteurs contre le monopole des chemins de fer et les hausses inflationnistes;
- taux de transport qui reconnaissent la capacité des agriculteurs à payer. La Saskatchewan soutient le concept d'une marge de sécurité. On doit maintenir un lien raisonnable entre le prix du grain et le prix du transport ferroviaire et nous suggérons que le prix du grain à la production soit le prix utilisé dans l'établissement de cette relation. La proposition du fédéral prévoyant une marge de sécurité de 10 % est trop élevée pour protéger effectivement les agriculteurs;
- aucun plafonnement du montant des produits admissibles aux subventions du Nid-de-Corbeau;
- établissement de taux de transport qui ne découragent pas la diversification ou la transformation des produits agricoles, y compris l'élevage et la transformation du bétail;
- établissement de taux de transport suffisamment souples pour tenir compte de conditions comme le transport en-dehors des périodes de pointe ainsi que le chargement et le déchargement en fin de semaine, uniquement lorsque ces taux sont appliqués uniformément à tout le système.

Pour s'assurer que les chemins de fer ne reçoivent des subventions que pour les dépenses qui sont réellement engagées, toute nouvelle structure des taux de transport du

grain doit contenir les dispositions statutaires suivantes:

- les taux de transport du grain doivent être basés sur les dépenses réellement engagées par chaque compagnie de chemin de fer pour le transport du grain et ayant fait l'objet d'une vérification par la Commission canadienne des transports;
- la divulgation des données sur les coûts et les revenus des chemins de fer, y compris l'utilisation de tous les revenus.

Plan de développement de l'agriculture de la Saskatchewan

La Saskatchewan estime que le développement de son agriculture dépend des éléments de politique suivants, dans le cadre de toute nouvelle structure des taux de transport:

- les agriculteurs de la Saskatchewan doivent recevoir des compensations pour tous frais supplémentaires de transport du grain, ces subventions devant être versées dans le cadre de plans novateurs et imaginatifs d'Ottawa portant sur la R et D agricole et compatibles avec les politiques et les priorités du gouvernement de la Saskatchewan;
- on ne devrait accorder aucun stimulant artificiel aux autres régions du Canada pour le développement ou l'exploitation de leurs industries agricoles secondaires.

7.7 Avantages de la politique de rechange énoncée par la Saskatchewan

Les propositions de la Saskatchewan ne nécessitent pas de subventions plus importantes pour les agriculteurs, mais elles permettent d'atteindre les objectifs suivants:

- protéger les agriculteurs tout en encourageant l'accroissement de la production;
- minimiser les tensions entre l'Est et l'Ouest du pays;
- maintenir une balance des paiements favorable en raison d'une production accrue;
- réduire les pressions inflationnistes sur les prix du grain;
- rendre les produits canadiens plus concurrentiels;
- stabiliser et accroître la production de produits alimentaires;
- accroître la demande de biens manufacturés dans le Canada central;
- accroître l'approvisionnement en céréales fourragères canadiennes pour toutes les régions du Canada déficitaires à cet égard; et
- maximiser les retombées économiques des fonds fédéraux qui sont peu abondants.

7.8 Conclusions

De ce qui précède, le gouvernement de la Saskatchewan conclut ce qui suit:

1. Le projet de loi du gouvernement fédéral omet bon nombre des éléments de politique identifiés ci-dessus et, par conséquent, la Saskatchewan ne peut l'accepter.
2. La Saskatchewan estime que tout projet de loi visant à modifier les taux statutaires actuels de transport du grain doit être fondée sur les éléments de politique identifiés ci-dessus.

8.0 REMERCIEMENT AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

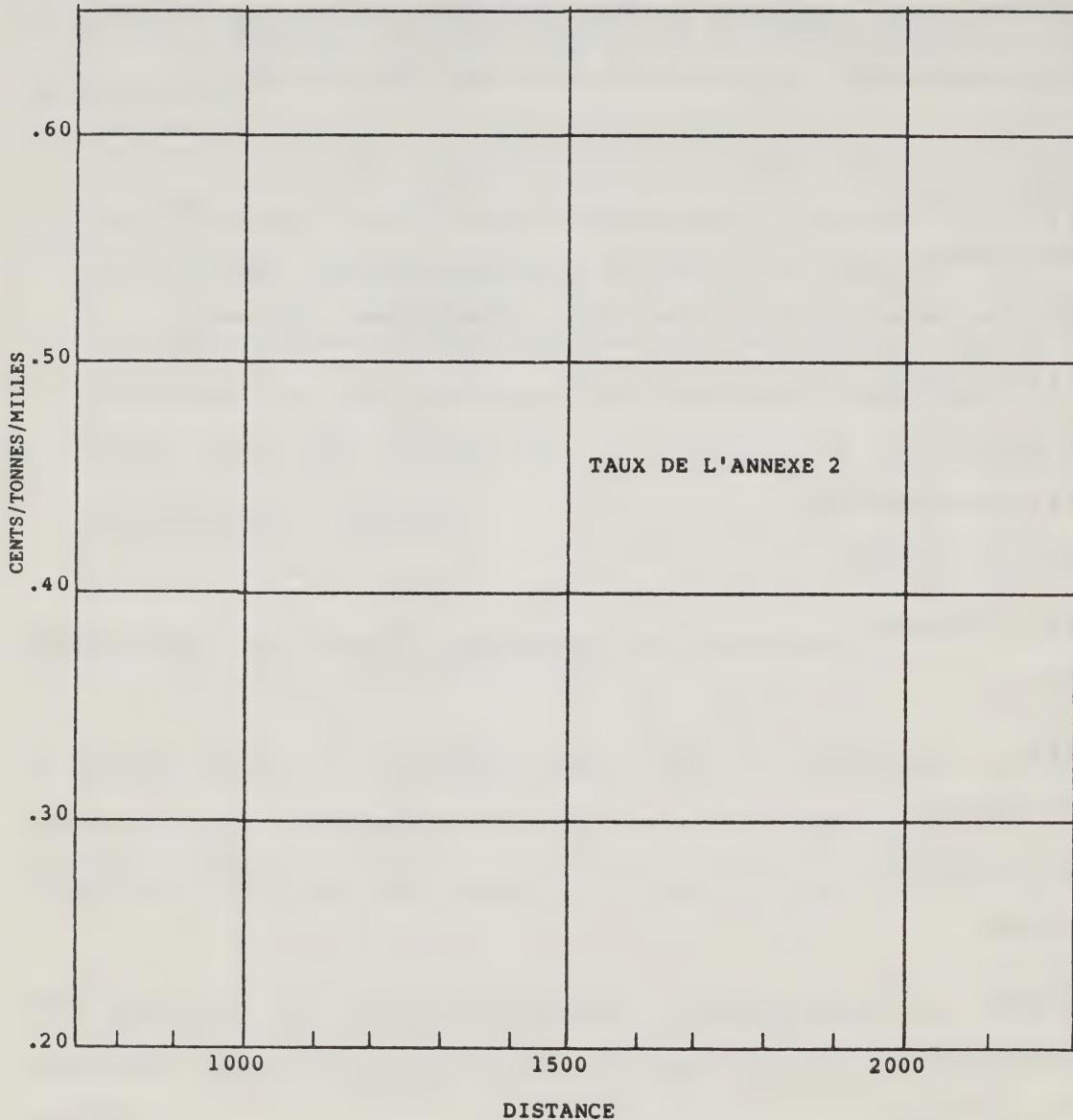
Le gouvernement de la Saskatchewan désire remercier le Comité permanent des transports pour lui avoir donné l'occasion d'exprimer ses vues au sujet du projet de loi C-155.

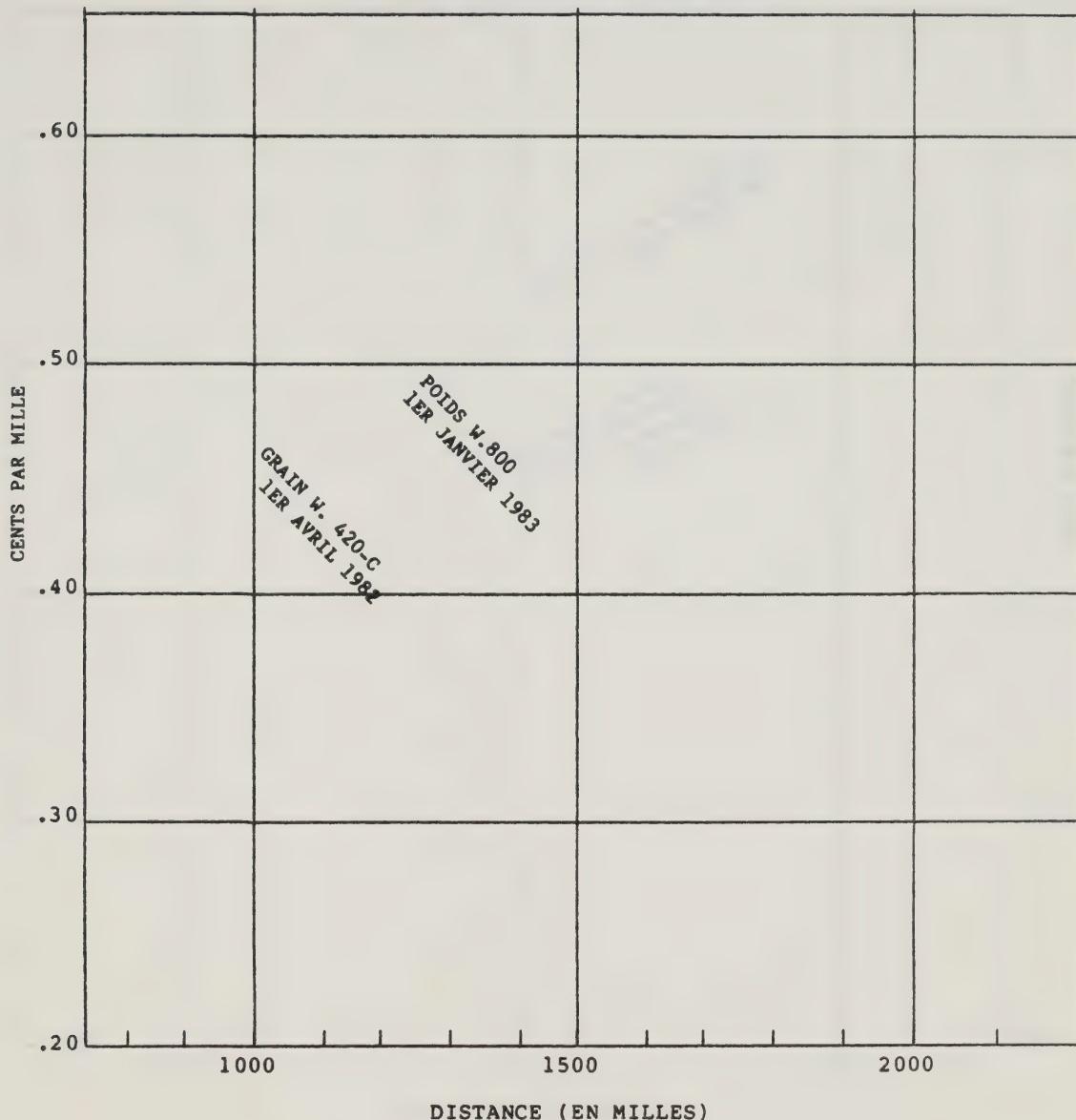
Nous espérons que nos commentaires auront trouvé un auditoire favorable et qu'ils s'avèreront utiles pour les travaux du comité.

ANNEXE ACULTURES DE SPÉCIALITÉ

La Saskatchewan propose que les cultures suivantes soient incorporées dans la structure des taux statutaires:

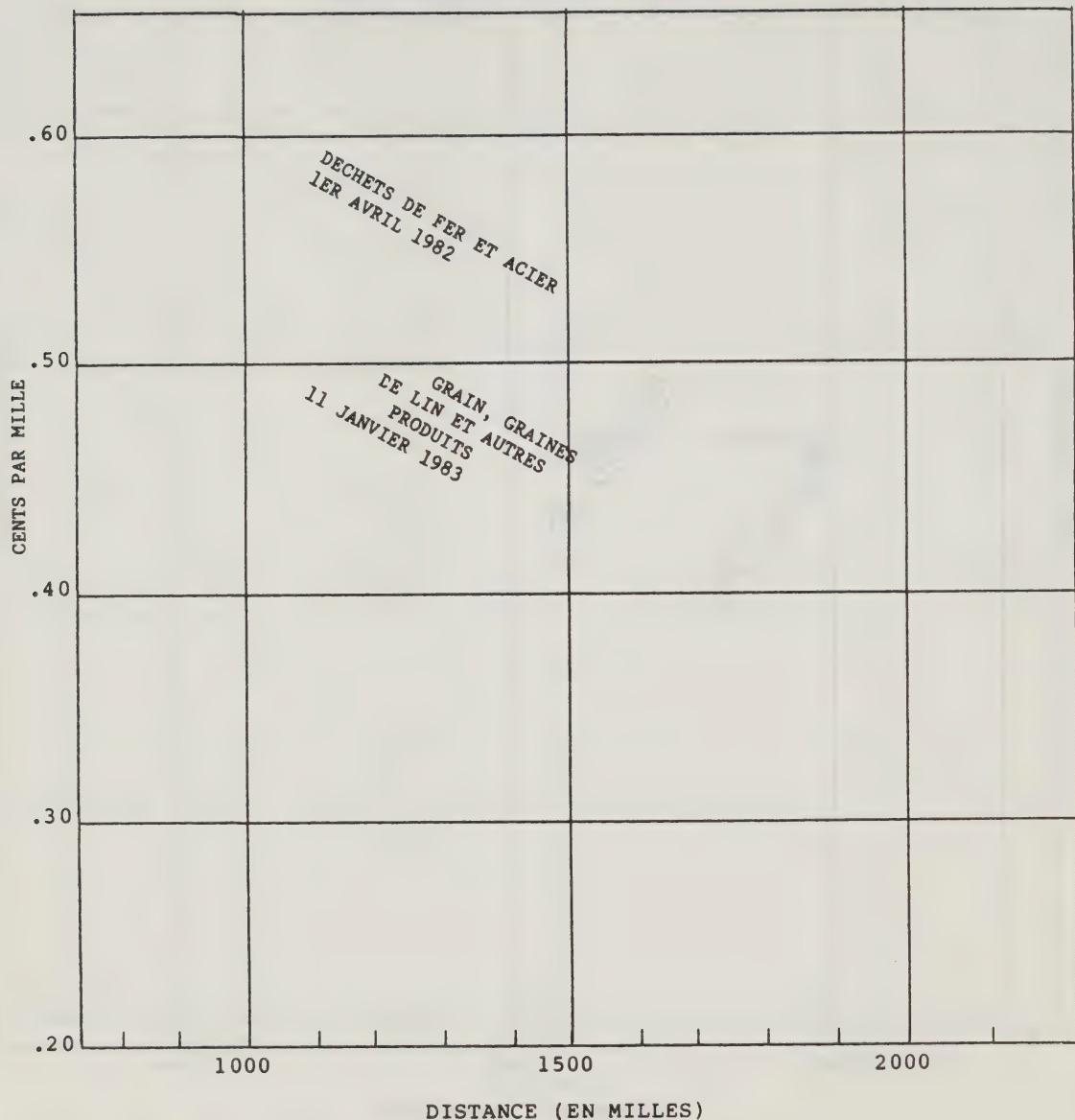
- Pois;
- Lentilles;
- Graines de moutarde (blanches, orientales, brunes);
- Millet long;
- Sarasin;
- Sels des marais;
- Haricots sacs;
- Pois chiches;
- Fèves;
- Maïs
- Tournesol;
- Carthame;
- Millet;
- Sorgho;
- Triticale;
- Riz sauvage;
- Luzerne hydratée.

ANNEXE B**TAUX DU TRANSPORT DES GRAINS SELON L'ANNEXE 2**
TAUX EN CENTS/TONNE-MILLE

ANNEXE C**TAUX DU CP POUR LE TRANSPORT DU BOIS ET LE TRANSPORT DU GRAIN
À L'INTÉRIEUR DES PROVINCES DE L'OUEST
TAUX EN CENTS/100 LIVRES/MILLE**

ANNEXE D

TAUX DU CN POUR LE TRANSPORT DES DÉCHETS DE FER, DE L'ACIER ET DU GRAIN
À L'INTÉRIEUR DES PROVINCES DE L'OUEST
TAUX EN CENTS/100 LIVRES/MILLE



From the Saskatchewan Stock Growers Association:

Mr. Neil Jahnke, President;
Mr. Joe Willmott, Manager.

At 2:00 p.m.:

From the Government of Saskatchewan:

The Honourable Eric Berntson, Minister of Economic Development and Trade.

From the Saskatchewan Federation of Agriculture:

Mr. Robert A. McGillivray, President;
Mrs. Linda Boxall, Executive Member;
Mr. Bud Morken, Executive Member;
Mr. Gary Carlson, Secretary;
Mr. George Siemens, Board Member.

From the Canadian Agricultural Movement Inc.:

Mr. Walter P. Sigda, Past President;
Mr. George Siemens, Board Member.

At 7:30 p.m.:

From the Saskatchewan Federation of Labour:

Mrs. N. Hunt, President.

From the Grain Services Union:

Mr. Hugh Wagner, Secretary Manager.

From the Hog Marketing Commission:

Mr. Garth Larsen, Chairman;
Mr. Lavern Voldeng, Vice-Chairman;
Mr. Jim Morris, General Manager.

From Kelliher, LeRoss, Lestock Joint Committee:

Mr. Thaddeus Trefiak.

From Norquay, Pelly Arran:

Mr. David Zbeetnoff, Delegate—Wheat Pools.

From Concerned Citizens of Notukeu Line:

Mr. Barry Brown, Member.

From the Spruce Home Citizens:

Mr. Ray Funk, Spokesperson;
Mr. Clem Twarzinski, Spokesperson;
Mr. Brian Vickers, Spokesperson.

De la «Saskatchewan Stock Growers Association»:

Mr. Neil Jahnke, président;
Mr. Joe Willmott, directeur.

A 14 heures:

Du gouvernement de la Saskatchewan:

L'honorable Eric Berntson, ministre du Développement économique et du Commerce.

De la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan:

Mr. Robert A. McGillivray, président;
Mme Linda Boxall, membre de l'exécutif;
M. Bud Morken, membre de l'exécutif;
M. Gary Carlson, secrétaire;
M. George Siemens, membre de l'office.

Du «Canadian Agricultural Movement Inc.»:

Mr. Walter P. Sigda, président sortant;
M. George Siemens, membre de l'office.

A 19h30:

De la «Saskatchewan Federation of Labour»:*

Mme N. Hunt, président.

Du Syndicat des services du grain:

Mr. Hugh Wagner, secrétaire gérant.

De la «Hog Marketing Commission»:

Mr. Garth Larsen, président;
Mr. Lavern Voldeng, vice-président;
Mr. Jim Morris, directeur général.

Du Comité mixte Kelliher, LeRoss, Lestock:

Mr. Thaddeus Trefiak.

De Norquay, Pelly, Arran:

Mr. David Zbeetnoff, délégué, «Wheat Pools».

Du «Concerned Citizens of Notukeu Line»:

Mr. Barry Brown, membre.

Du «Spruce Home Citizens»:

Mr. Ray Funk, porte-parole;
Mr. Clem Twarzinski, porte-parole;
Mr. Brian Vickers, porte-parole.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

From the Prairie Farm Commodity Coalition:

Mr. Ivan McMillan, Chairman;
Mr. Jack Gorr, Director.

From the Palliser Wheat Growers Association:

Mr. Ron Simpson, President;
Mr. Paul Orsak, Chairman of Crow Committee;
Mr. Hubert Esquirol, Director.

From Flax Growers Western Canada:

Mr. Garvin Hanley, President;
Mr. Bill Farley, Director.

From the Saskatchewan Canola Growers' Association:

Mr. W. Cooper, Executive Director;
Mr. G. Creswell, President.

From the Saskatchewan Pulse Crop Growers Association:

Mr. Ron Blais, President;
Dr. A.L. Slinkard, Director of the University of Saskatchewan;
Mr. Don Tait, Director.

A 9 heures:

De la «Prairie Farm Commodity Coalition»:

M. Ivan McMillan, président;
M. Jack Gorr, directeur.

De la «Palliser Wheat Growers Association»:

M. Ron Simpson, président;
M. Paul Orsak, président du «Grow Committee»;
M. Hubert Esquirol, directeur.

De «Flax Growers Western Canada»:

M. Garvin Hanley, président;
M. Bill Farley, directeur.

De la «Saskatchewan Canola Growers' Association»:

M. W. Cooper, directeur exécutif;
M. G. Creswell, président.

De la «Saskatchewan Pulse Crop Growers Association»:

M. Ron Blais, président;
M. A.L. Slinkard, directeur de l'Université de la Saskatchewan;
M. Don Tait, directeur.

(Continued on the previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 116

Regina, Saskatchewan
Thursday, August 11, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 116

Regina, Saskatchewan
Le jeudi 11 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Jack Masters
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, August 11, 1983:

Jack Masters replaced Bernard Loiselle

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le jeudi 11 août 1983:

Jack Masters remplace Bernard Loiselle

MINUTES OF PROCEEDINGS**THURSDAY, AUGUST 11, 1983**

(171)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Regina, at 9:15 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Masters, Murta, Neil and Tessier.

Other Members present: Messrs. Anguish, de Jong and Hovdebo.

Witnesses: Individuals, Saskatchewan: Mr. Terry Boehm, Allan. Mr. Lloyd Johnson, Spiritwood. Mr. Jim Campbell, Southey. Mr. Casper Zunti, Luseland. Arlene Franco, Regina. Mr. Darl E. Hicks, Marquis. Mr. Gordon MacMurchy, Semans. Mr. Bill Adamack, Assiniboia. Mr. John Cooper, Macrorie. Mr. T.E. Keyes, Regina. Mr. Darren Tapp, Biggar. Mr. Gil Pedersen, Baldwinton. Mr. Lorne Cholin, Kerrobert. Mr. Victor Murray, Young. Messrs. George Tkach and Tom Howland, Regina. Mrs. Margaret Karras, Welwyn. Mrs. Janice Vilcu, Midale. Mr. Nick Cherkas, Kamsack. Mr. John S. Burton, Regina. Mr. C.B. Argue, Grenfell. Mr. Harold Flaterud, Beechy. Mr. Richard Bothner, Beechy. Mr. Garnet Hanna, Meyronne. Ms. Eva Hagen, Glenbush. Mr. Roy Atkinson, Landis. Mr. Art Wright, Rockhaven. Miss Kim Korven, Cabri. Mr. Bob Long, Lloydminster. Mrs. Patricia Krug, Balcarres. Mr. Henry C. Poegal, Tompkins. Ms. Leta Atkinson, Saskatoon. Mr. Greg Martin, Herschel. Mr. Bob Gilmore, Carrot River. Mr. Bob Bullock, Maidstone. Mr. Lloyd Anderson, Fur Mountain. Mr. Rici Liknaitzky, Lloydminster and Mr. Ted Strain, North Battleford.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Boehm made a statement.

Mr. Johnson made a statement.

Mr. Campbell made a statement and answered questions.

Mr. Zunti made a statement.

Arlene Franco made a statement.

Mr. Hicks made a statement.

Mr. MacMurchy made a statement and answered questions.

Mr. Adamack made a statement.

Mr. Cooper made a statement.

Mr. Keyes made a statement.

Mr. Tapp made a statement.

PROCÈS-VERBAL**LE JEUDI 11 AOÛT 1983**

(171)

[Traduction]

Le Comité permanent se réunit aujourd'hui, à Regina, à 9h15 sous la présidence de M. Bockstael, (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid.

Substituts présents: M. Althouse, Mme Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Masters, Murta, Neil et Tessier.

Autres députés présents: MM. Anguish, de Jong et Hovdebo.

Témoins: Particuliers (Saskatchewan): M. Terry Boehm, Allan. M. Lloyd Johnson, Spiritwood. M. Jim Campbell, Southey. M. Casper Zunti, Luseland. Arlene Franco, Regina. M. Darl E. Hicks, Marquis. M. Gordon MacMurchy, Semans. M. Bill Adamack, Assiniboia. M. John Cooper, Macrorie. M. T.E. Keyes, Regina. M. Darren Tapp, Biggar. M. Gil Pedersen, Baldwinton. M. Lorne Cholin, Kerrobert. M. Victor Murray, Young. MM. George Tkach et Tom Howland, Regina. Mme Margaret Karras, Welwyn. Mme Janice Vilcu, Midale. M. Nick Cherkas, Kamsack. M. John S. Burton, Regina. M. C.B. Argue, Grenfell. M. Harold Flaterud, Beechy. M. Richard Bothner, Beechy. M. Garnet Hanna, Meyronne. Mme Eva Hagen, Glenbush. M. Roy Atkinson, Landis. M. Art Wright, Rockhaven. Mle Kim Korven, Cabri. M. Bob Long, Lloydminster. Mme Patricia Krug, Balcarres. M. Henry C. Poegal, Tompkins. Mme Leta Atkinson, Saskatoon. M. Greg Martin, Herschel. M. Bob Gilmore, Carrot River. M. Bob Bullock, Maidstone. M. Lloyd Anderson, Fur Mountain. M. Rici Liknaitzky, Lloydminster et M. Ted Strain, North Battleford.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest, et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Boehm fait une déclaration.

M. Johnson fait une déclaration.

M. Campbell fait une déclaration et répond aux questions.

M. Zunti fait une déclaration.

Arlene Franco fait une déclaration.

M. Hicks fait une déclaration.

M. MacMurchy fait une déclaration et répond aux questions.

M. Adamack fait une déclaration.

M. Cooper fait une déclaration.

M. Keyes fait une déclaration.

M. Tapp fait une déclaration.

Mr. Pedersen made a statement.	M. Pedersen fait une déclaration.
Mr. Cholin made a statement and answered questions.	M. Cholin fait une déclaration et répond aux questions.
Mr. Murray made a statement.	M. Murray fait une déclaration.
Mr. Tkach made a statement.	M. Tkach fait une déclaration.
Mr. Howland made a statement and gave illustration by the use of a map.	M. Howland fait une déclaration et donne des explications au moyen d'une carte.
Mr. Karras made a statement.	M ^{me} Karras fait une déclaration.
Mr. Vilcu made a statement.	M ^{me} Vilcu fait une déclaration.
Mr. Cherkas made a statement.	M. Cherkas fait une déclaration.
Mr. Burton made a statement and answered questions.	M. Burton fait une déclaration et répond aux questions.
Mr. Argue made a statement and answered questions.	M. Argue fait une déclaration et répond aux questions.
Mr. Flaterud made a statement.	M. Flaterud fait une déclaration.
Mr. Bothner made a statement.	M. Bothner fait une déclaration.
Mr. Hanna made a statement.	M. Hanna fait une déclaration.
Ms. Hagen made a statement.	M ^{me} Hagen fait une déclaration.
Mr. Atkinson made a statement and answered questions.	M. Atkinson fait une déclaration et répond aux questions.
Mr. Wright made a statement and answered questions.	M. Wright fait une déclaration et répond aux questions.
Miss Korven made a statement.	M ^{lle} Korven fait une déclaration.
Mr. Long made a statement and answered questions.	M. Long fait une déclaration et répond aux questions.
Mrs. Krug made a statement.	M ^{me} Krug fait une déclaration.
Mr. Poegal made a statement.	M. Poegal fait une déclaration.
Mrs. Leta Atkinson made a statement.	M ^{me} Leta Atkinson fait une déclaration.
Mr. Martin made a statement.	M. Martin fait une déclaration.
Mr. Gilmore made a statement and answered questions.	M. Gilmore fait une déclaration et répond aux questions.
Mr. Bullock made a statement and answered questions.	M. Bullock fait une déclaration et répond aux questions.
Mr. Anderson made a statement.	M. Anderson fait une déclaration.
Mr. Liknaitzky made a statement.	M. Liknaitzky fait une déclaration.
Mr. Strain made a statement and answered questions.	M. Strain fait une déclaration et répond aux questions.
It was agreed,—That briefs submitted by individuals be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings unless it has been read into the record.	Il est convenu,—Que les mémoires présentés par des particuliers soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour à moins qu'ils soient déjà consignés au dossier.
1. Brief submitted by Mr. John Cooper. (<i>See Appendix "TRPT-111"</i>)	1. Mémoire de M. John Cooper. (<i>Voir Appendice "TRPT-111"</i>)
2. Brief submitted by Mr. N. Cherkas. (<i>See Appendix "TRPT-112"</i>)	2. Mémoire de M. N. Cherkas. (<i>Voir Appendice "TRPT-112"</i>)
At 2:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., Friday, August 12, 1983.	A 14h15, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 12 août 1983, à 9 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)*

[Texte]

Thursday, August 11, 1983

• 0907

The Vice-Chairman: I now call this meeting to order.

I would like to advise the press they may take as many pictures as they like before and after the meeting. However, according to the rules of the House of Commons, they are not allowed to record or take pictures during the meeting.

The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from the government party and the Official Opposition party.

We shall now resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain, and to amend certain Acts in consequence thereof.

We are on Clause 2.

I welcome the various groups and individuals and delegates who are here today. We are going to proceed this morning, and in view of the numbers we are going to call 10 people to the front witness chairs, and we will proceed in that fashion. We are calling them in the manner in which they registered this morning. The first one is Mr. Darl E. Hicks of Marquis, NFU; Mr. Terry Boehm, Allan; Arlene Franko, Regina; the Hon. Gordon MacMurchy, from Semans; Mr. William Adamack, Assiniboia; Mr. John Cooper; Mr. L.E. Johnston, Spiritwood; Mr. Kasper Zunti, Luseland; Mr. T.E. Keyes, of Regina, Saskatchewan; and Mr. Jim Campbell, of Southey, Saskatchewan.

The way we will proceed this morning is: each witness will identify himself or herself and will be allowed five minutes to present their brief, or a total of five minutes. If they want to use the entire five minutes to present the brief, there will not be time for questioning. If they curtail and give us a synopsis of their brief, it will give the members an opportunity to put questions to them.

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman. Why do we not proceed as we did in earlier sessions: hear from all the witnesses one after another and then we will have a period of time for questions?

The Vice-Chairman: Yes. It is my intention to go across the whole row and then put the questions to them after that, but we will time each individual and at the end of five minutes the time of that individual will be up.

There are some who have not responded. I recognize Mr. John Cooper as first, then Mr. Adamack, Mr. MacMurchy, Mr. Hicks, Miss Franco, Mr. Zunti, Mr. Jim Campbell, and L.E. Johnston; I will change it to Spiritwood. And Terry Boehm. We will start with Mr. Terry Boehm.

Mr. Terry Boehm (Individual Presentation): All right. I have a bit of difficulty here. I have a rough copy and hopefully I will not foul up too much going through this.

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)*

[Traduction]

Le jeudi 11 août 1983

Le vice-président: J'ouvre maintenant la séance.

Je rappelle à la presse qu'elle peut prendre autant de photographies qu'elle le désire avant et après la séance. Cependant, conformément aux règlements de la Chambre des communes, il n'est pas permis d'enregistrer et de photographier quoi que ce soit lorsque les travaux sont en cours.

Le Comité peut entendre des témoignages sans que le quorum soit atteint, pourvu qu'il y ait des représentants du parti gouvernemental et du parti de l'Opposition officielle.

Nous allons poursuivre l'étude du projet de loi C-155 visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence.

Nous examinons l'article 2.

Je souhaite la bienvenue aux divers groupes et personnes qui sont présents aujourd'hui. Étant donné le nombre de personnes, nous en inviterons dix à prendre place dans les fauteuils des témoins à l'avant. C'est de cette manière que nous procéderons ce matin. Nous les appellerons selon l'ordre de leur enregistrement ce matin. Le premier témoin est M. Darl E. Hicks de Marquis (SNC), suivi de M. Terry Boehm, Allan; Arlene Franko, Regina; l'honorable Gordon MacMurchy, Semans; M. William Adamack, Assiniboia; M. John Cooper; M. L.E. Johnston, Spiritwood; M. Kasper Zunti, Luseland; M. T.E. Keyes, Saskatchewan; et M. Jim Campbell, Southey, Saskatchewan.

Nous procéderons de la façon suivante ce matin. Chaque témoin se présentera et disposera d'une période totale de cinq minutes pour exposer son point de vue. S'il désire utiliser la période complète pour présenter son mémoire, il n'y aura pas de temps pour les questions. S'il résume son mémoire, les membres du Comité auront la possibilité de lui poser des questions.

M. Benjamin: Une question de règlement, monsieur le président. Pourquoi ne pas procéder comme au cours de séances antérieures, c'est-à-dire entendre tous les témoins l'un après l'autre et ensuite disposer d'une période où nous pourrions les interroger?

Le vice-président: Oui. J'ai l'intention de les entendre tous et de les interroger après. Cependant, chaque témoin disposera d'une période fixe de cinq minutes, et pas plus.

Il y a quelques personnes qui n'ont pas répondu. Je donne la parole à M. John Cooper d'abord, puis à M. Adamack, à M. MacMurchy, à M. Hicks, à M^e Franco, à M. Zunti, à M. Jim Campbell, et à L.E. Johnston, que je changerai par Spiritwood; et à Terry Boehm. Monsieur Terry Boehm commencera.

Mr. Terry Boehm (mémoire individuel): Très bien. J'éprouve quelques difficultés présentement. J'ai une ébauche et j'espère faire un exposé acceptable.

[Text]

I have a great deal of concern about the ramifications of Bill C-155 as a farmer and a businessman in western Canada. First and foremost, this bill seeks to modify the Crow's Nest Pass Act, as we know it, and establish a new freight rate regime for rail movement of western grain. The Minister of Transport who introduced this bill has attempted to persuade Canadians that, without the removal of the freight rates now in existence, the west is being held back from its full economic potential, and the country as a whole is hurt as a consequence. He and the government feel the Crow rate unfairly gives grain producers an advantage, and diversification in such things as livestock and other crops would lead to greater economic prosperity.

I would like to point out the flaws in that view. Grain production and the export sales of this grain have resulted in a positive contribution of approximately \$6 billion annually in recent years to the Canadian balance of trade.

Livestock production, on the other hand, resulted in export sales of \$603 million in 1981, of which \$50 million is produced in the prairie region. These figures clearly illustrate that the grains industry generates substantially more economic activity than livestock production could ever possibly achieve.

Furthermore, in western Canada, or Canada for that matter, it is much more expensive to produce livestock than in other regions throughout the world, due to our cold winter. The high feed rates required just to maintain an animal's body temperature put us at a serious competitive disadvantage in the export market. In addition to this, moving land out of hard red spring wheat production and into feed grains thoroughly discounts the natural climatic advantages of the prairie west, those of course being a short, rather dry growing season which allows us to produce a top-quality hard red wheat which is world renowned for its milling and baking qualities, and is mixed with poorer quality grains to improve their milling and baking qualities.

Clearly, to divert land from this market to feed grains for livestock appears to be foolish, or is foolish. Feed grains can be grown anywhere. Countries such as New Zealand and Australia, where low-cost inputs prevail for livestock feeding due to their temperate climates, cannot sell all they would like; where is increased Canadian production to be marketed?

There is also a phrase being tossed around by some commodity groups that Crow rate removal would allow "value-added" secondary food processing to grow in the west. I have difficulties with their logic and would ask why we have actually seen a decrease in flour mills on the Prairies even though flour moves at the same rate as grain on our rail system to export position.

[Translation]

En tant qu'agriculteur et homme d'affaires de l'ouest du Canada, je m'inquiète beaucoup des conséquences du projet de loi C-155. D'abord et surtout, ce projet de loi cherche à modifier la Loi du Nid-de-Corbeau, telle qu'elle existe présentement, et à établir un nouveau régime de tarifs pour le transport par rail du grain de l'ouest. Le ministre des Transports, qui a présenté le projet de loi, a tenté de persuader les Canadiens que, sans l'élimination des tarifs actuels, l'Ouest ne peut atteindre son plein développement économique, et que, par conséquent, le pays dans son ensemble en souffre. Le ministre et le gouvernement croient que le tarif du Nid-de-Corbeau accorde injustement un avantage aux producteurs de grain, et que la diversification des activités, dont l'élevage du bétail et la production d'autres cultures, conduirait à une plus grande prospérité économique.

Je voudrais souligner les défauts de ce raisonnement. La production du grain et son exportation ont constitué une contribution positive d'environ 6 milliards de dollars annuellement à la balance commerciale du Canada au cours de ces dernières années.

D'autre part, la production du bétail a entraîné 603 millions de dollars en ventes d'exportation en 1981, dont 50 millions sont le produit de l'élevage dans la région des Prairies. Ces statistiques indiquent clairement que l'industrie du grain est la source d'une activité économique beaucoup plus considérable que le secteur de l'élevage pourra jamais l'être.

De plus, dans l'ouest du Canada, ou dans le Canada dans son ensemble, il est beaucoup plus coûteux d'élever du bétail que dans d'autres régions du monde en raison de nos hivers rigoureux. Le coût élevé des aliments nécessaires pour maintenir la température animale interne à son niveau normal nous désavantage dans un marché d'exportation concurrentiel. Enfin, le remplacement de la culture d'un blé rouge de printemps, résistant, par celle des céréales fourragères ne tient aucun compte des avantages climatiques naturels des Prairies de l'Ouest, soit ceux d'une saison de croissance végétale courte et plutôt sèche, qui nous permet de cultiver un blé rouge résistant de première qualité, reconnommé dans le monde entier pour ses caractéristiques de louture et de cuisson. De plus, il est mélangé avec des grains de qualité inférieure afin d'améliorer les caractéristiques de mouture et de cuisson.

• 0915

Evidemment, utiliser ces terres pour la culture de grains de provende semble être insensé ou est insensé. Le grain de provende peut être cultivé n'importe où. Des pays comme la Nouvelle-Zélande et l'Australie, où les prix de base pour l'alimentation du bétail sont peu élevés en raison de leur climat tempéré, ne peuvent vendre tout ce qu'ils voudraient; où la production accrue du Canada sera-t-elle mise en marché?

Certains groupes de producteurs font également circuler une opinion selon laquelle l'élimination des tarifs du Nid-de-Corbeau permettrait au traitement alimentaire secondaire de l'ouest de connaître une expansion. J'ai de la difficulté à suivre leur logique et je demanderais pourquoi nous voyons actuellement une diminution des minoteries dans les Prairies même si

[Texte]

If these groups and the federal government would really like to see secondary food processing on the Prairies, they should be pressing for tariff negotiations and reform with our trading partners, like Japan, who place surcharges on imported processed goods.

Another widespread idea of mammoth importance in one's analysis of Bill C-155 is the belief that the railways are somehow a losing venture due to losses incurred by moving western grain to export position. Nothing could be further from the truth. Canadian Pacific has never lost money. Their rail division alone has earned approximately \$100 million after taxes and expenses recently. Surely this company will expand to capture the increased shipping that is anticipated, when their operation is already this profitable. Grain transportation has only diminished their profits and has not created losses in the conventional sense, as the railways like to imply.

The railways have an obligation to Canada and to western Canada, and not the reverse situation, which seems to have been the case throughout railway history in Canada and which Bill C-155 seeks to perpetuate.

The Crow's Nest Pass Agreement in part ensures that the railways live up to that obligation. The history of Canada and the CPR are so intermingled that they are almost one—a dissertation on which I will spare the committee members, for I am sure they are well aware of it. However, the CPR would not be the hugely successful and profitable monolith it is now without the contributions made to it by this country. Therefore, transporting western grain is every bit a legitimate expense, as are fuel costs or labour costs, in the day-to-day operations of that corporation.

Farmers are not seeking a handout. They feel as I do that the cost of moving their product is a wise investment for the people of Canada.

Agriculture in western Canada is an industry, and it is Canadian, not a foreign branch plant draining money out of the country. It sells its product on the world market, having no tariff to protect it from foreign producers, who might have the cost of their production subsidized as in the European Economic Community, or whose input costs are lower, or whose distances to market are much shorter.

This same industry pays higher input costs because the people of this country find it desirable to protect other industries. Why is agriculture not seen in the same light as a net contributor which deserves some sort of protection?

[Traduction]

le transport de la farine par chemins de fer en vue de l'exportation obéit au même rythme que celui des grains.

Si ces groupes et le gouvernement fédéral voudraient vraiment que le traitement alimentaire secondaire se fasse dans les Prairies, ils devraient faire des pressions pour qu'il y ait des négociations sur les tarifs et des réformes avec nos partenaires commerciaux, comme le Japon, qui impose des surtaxes sur les produits traités importés.

Une autre idée très répandue d'une importance colossale dans une analyse du projet de loi C-155 est la croyance selon laquelle les chemins de fer sont en quelque sorte des entreprises déficitaires en raison des pertes subies par le transport du grain de l'Ouest pour l'exportation. Rien ne peut être aussi éloigné de la vérité. Le Canadien pacifique n'a jamais perdu d'argent. Leur division des chemins de fer, à elle seule, a réalisé un revenu d'environ 100 millions de dollars après déductions d'impôts et de dépenses récemment. À coup sûr, cette société procèdera à une extension pour absorber l'augmentation prévue du transport, puisque leur exploitation est déjà si rentable. Le transport du grain a seulement réduit leurs profits et n'a pas créé de pertes dans le sens traditionnel, comme les chemins de fer voudraient le faire croire.

Les chemins de fer ont une obligation envers le Canada et l'Ouest du Canada, et ce n'est pas la situation inverse qui semble avoir été le cas dans toute l'histoire des chemins de fer au Canada et que le projet de loi C-155 cherche à perpétuer.

L'accord du Nid-de-Corbeau assure en partie que les chemins de fer respectent cette obligation. L'histoire du Canada et celle du CP sont tellement liées étroitement qu'elles sont pratiquement confondues, voilà une dissertation que j'épargnerai aux membres du Comité, puisque je suis sûr qu'ils sont au courant de la situation. Toutefois, le CP ne serait pas le monolithe extrêmement fructueux et rentable sans les contributions de ce pays. Par conséquent, les transports des grains de l'Ouest sont des dépenses des plus légitimes, comme les frais de combustible ou les frais de la main-d'œuvre, dans l'exploitation quotidienne de cette corporation.

Les agriculteurs ne demandant pas la charité. Ils estiment, comme je le fais, que le coût du transport de leur produit est un investissement judicieux pour la population du Canada.

L'agriculture dans l'Ouest du Canada, est une industrie, et elle est canadienne, ce n'est pas une filiale étrangère qui draine l'argent hors du pays. Elle vend ses produits sur le marché mondial, sans aucun tarif pour la protéger contre les producteurs étrangers dont les coûts de production peuvent être subventionnés comme dans le cas de la Communauté économique européenne, ou dont les frais de dotations agricoles sont inférieurs, ou dont les distances par rapport aux marchés sont beaucoup plus courtes.

Cette même industrie épingle des frais de dotations agricoles plus élevés, parce que la population de ce pays trouve qu'il est souhaitable de protéger les autres industries. Pourquoi est-ce que l'agriculture n'est pas considérée au même titre de contribuant net qui mérite une certaine protection?

Le vice-président: Monsieur Boehm, votre temps est écoulé.

The Vice-Chairman: Mr. Boehm, your time is up.

[Text]

Mr. Boehm: Oh.

The Vice-Chairman: We will leave it to members to question you if they want any broadening of your brief.

Mr. Boehm: I have one short page left.

The Vice-Chairman: Well, we will let you finish that. I did not know how long you had . . .

Mr. McKnight: Mr. Chairman, on a point of order.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Could we at this time inform the witnesses that for those who have briefs in a written form, these briefs will be tabled and appended to the proceedings of the committee, regardless of whether they are read fully into the proceedings today, that if they can be turned over to the clerk they would be appended to the hearings and be there for further study?

The Vice-Chairman: Yes, that is the usual procedure, but we will let you finish that half page.

Mr. Boehm: Okay.

Another rather ominous aspect of Bill C-155 is the effect the Senior Grain Transportation Committee will have on the operation of the Canadian Wheat Board and its systems of quotas and orderly marketing. I can assure the committee that farmers will not stand idly by while the Canadian Wheat Board is damaged.

In closing, I feel that Bill C-155 should be scrapped and that discussion of Crow benefit payments, whether paid to producers, the railways, or whomever, is counterproductive. This discussion and allocation will not bring diversification, as some groups feel. The government should maintain the Crow rate and should vigorously enter into tariff negotiations with our trading partners to advance the sale of processed goods if they are truly concerned with the value-added issues; also move other commodities such as processed and livestock products under the Crow rate and spread the costs across Canada via special economic development taxes. This would be a wise investment for all Canadians rather than the hurting of the grains industry I feel will result under Bill C-155.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Boehm. I call on Mr. L.E. Johnston of Spiritwood. Mr. Johnston, please.

Mr. L.E. Johnston (National Farmers' Union, Spiritwood): I would like to thank the committee for giving me an opportunity at this time. The change of name may have assisted me

[Translation]

M. Boehm: Oh!

Le vice-président: Il appartiendra aux membres du Comité de vous poser des questions s'ils veulent des éclaircissements sur votre mémoire.

M. Boehm: Il me reste une petite page.

Le vice-président: Parfait. Vous pouvez la finir. Je ne savais pas combien de pages il vous restait . . .

M. McKnight: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le vice-président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Pouvez-vous à ce moment informer les témoins que les mémoires écrits seront déposés et mis en annexe aux procès-verbaux de ce Comité, peu importe qu'ils soient lus en entier devant ce Comité aujourd'hui, que s'ils peuvent être remis au greffier, ils seront ajoutés en annexe aux procès-verbaux et qu'ils seront étudiés plus avant?

Le vice-président: Oui, c'est la manière de procéder habituelle, mais vous pouvez terminer votre demi-page.

M. Boehm: D'accord.

Un autre aspect plutôt de mauvais augure du projet de loi C-155 est l'effet que le Comité principal du transport des grains aura sur l'exploitation de la Commission canadienne du blé et son système de quotas et de mise en marché méthodique. Je peux assurer le Comité que les agriculteurs ne se croiseront pas les bras tandis que la Commission canadienne du blé est mutilée.

En terminant, j'estime que le projet de loi C-155 devrait être mis au rancart et que les discussions sur les versements des subventions du Nid-de-Corbeau, qu'ils soient versés aux producteurs, aux chemins de fer, ou à qui que ce soit, sont stériles. Ces discussions et cette répartition des points de l'ordre du jour n'amèneront pas la diversification, comme l'estiment certains groupes. Le gouvernement devrait maintenir les tarifs du Nid-de-Corbeau et devrait entreprendre vigoureusement des négociations sur les tarifs avec nos partenaires commerciaux pour promouvoir la vente des biens transformés, s'il est vraiment préoccupé par les questions de la valeur ajoutée; il devrait également transporter les autres denrées comme les produits transformés et de l'industrie animale au titre du tarif du Nid-de-Corbeau et étendre les coûts dans tout le Canada grâce à des taxes spéciales sur le développement économique. Cela serait un investissement judicieux pour tous les Canadiens au lieu de faire du tort à l'industrie des grains, comme j'estime que le ferait le projet de loi C-155.

Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Boehm. J'appelle monsieur L.E. Johnston de Spiritwood. Monsieur Johnston, s'il vous plaît.

M. L.E. Johnston (syndicat national des agriculteurs, Spiritwood): J'aimerais remercier le Comité de m'avoir donné une chance à ce moment. Le changement de nom peut m'avoir

[Texte]

and created a problem for somebody else; I would like to thank the committee for changing it.

In looking at this, I am not going to say anything about the costs the change, or Bill C-155, will have for the farmers in the Province of Saskatchewan. Rather, I would like to just take my time to indicate to this committee what I think they are really about and put it into terms which will enable them to see what they are about in the same regard as the story about the individual who could not see the forest for the trees that stood near him. This committee has a lot of small problems and things it has to look at and then, in doing so, it may miss the overall objective of what is taking place.

If you look at history in the Roman Empire, when there were emperors in Rome, they appointed to the provinces governors, and when they appointed these governors they gave them the right to tax in exchange for providing services to the empire.

What is taking place by this committee is that you are going to be recommending to the Emperor of Canada or the Government of Canada the levels and the rights the rail system can tax a certain group of people, and that is the farmers in western Canada; it has always been that the people in the provinces at the time when governors were appointed did not appreciate it, because the governors usually found some way of taking an extra levy of taxes out of the people in that particular area. The same results occur with the railways, in that they find some way of gathering more money and, on top of that, by operating a tiered level they automatically will take out an amount of money larger than what the federal government would take if it were operating the rail system totally, without running it through a private corporation based on a profit motive, which immediately means there is going to be an increased margin of levy.

If you look at the areas where I farm, a 20% increase or doubling of the Crow rate simply means a lot of the area will not be farmed, at least this year, or last year, because the economics of farming in that area would not have left any return for the farmer on it.

• 0925

What I am saying to the committee is this. If you are interested in maintaining the \$5 billion of foreign exchange generated by agriculture, if you are interested in maintaining a Canada that is not more segmented and wanting to separate and creating difficulties, in your recommendations you should look in some way to squelch Bill C-155 and leave the Crow rate in effect. It is the one key area that assists this area in maintaining its economic viability.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Johnston. Mr. Campbell.

Mr. Jim Campbell (Individual Presentation): Mr. Chairman, and members of the committee, I am pleased to have the opportunity to express my views on the changes to the Crow rate as you have proposed them in Bill C-155.

[Traduction]

aidé et créé un problème pour quelqu'un d'autre; j'aimerais remercier le Comité pour le changement.

En considérant la question, je ne vais rien dire sur les coûts que les agriculteurs de la Saskatchewan devront épouser en raison du changement ou du projet de loi C-155. Plutôt, j'aimerais consacrer mon temps à indiquer aux membres du Comité où ils en sont à leur montrer qu'ils se trouvent dans la même situation que celui qui ne pouvait voir la forêt parce que les arbres la lui cachaient. Ce Comité doit se pencher sur un tas de petits problèmes et de faits et, ce faisant, il peut perdre de vue l'objectif global de ce qui se produit.

Si vous vous penchez sur l'histoire de l'empire romain, vous voyez que les empereurs de Rome désignaient les gouverneurs des provinces et leur cédaient le droit d'imposition en échange des services rendus à l'empire.

Ce Comité va recommander à l'empereur ou au gouvernement du Canada d'accorder le droit aux chemins de fer d'imposer un certain groupe de personnes, c'est-à-dire les agriculteurs de l'Ouest du Canada; les citoyens des provinces n'ont jamais apprécié le fait que des gouverneurs soient désignés parce que ceux-ci trouvaient habituellement des façons de prélever des impôts supplémentaires dans cette région particulière. Il en va de même des chemins de fer, en ce sens qu'ils trouvent une façon d'obtenir davantage d'argent et, en outre, en procédant par étape, ils obtiennent automatiquement une quantité d'argent supérieure à celle que le gouvernement fédéral aurait utilisé s'il exploitait le réseau ferroviaire en entier, sans le confier à une corporation privée à but lucratif, ce qui signifie immédiatement qu'il y aura une marge accrue d'imposition.

Si vous jetez un coup d'œil sur les régions où je cultive, une augmentation de 20 p. 100 du tarif du Nid-de-Corbeau ou le fait de le doubler, signifie simplement que de nombreuses régions ne pourront être cultivées, du moins cette année, ou l'an dernier, parce que l'économie de l'agriculture dans cette région n'aurait laissé aucun revenu à l'agriculteur.

Voici mon message au Comité. Si vous tenez à maintenir les revenus étrangers de 5 milliards de dollars provenant de l'agriculture, si vous tenez à ce que le Canada ne soit pas davantage partagé et que les provinces désirent la séparation et créent des difficultés, au cours de l'élaboration de vos recommandations, vous auriez intérêt à trouver un moyen d'éliminer le projet de loi C-155 et à conserver l'ancien tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Il s'agit de l'unique facteur clé qui permet au secteur de l'agriculture d'assurer sa viabilité économique.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Johnston. Monsieur Campbell.

M. Jim Campbell (témoignage personne): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je suis heureux d'avoir l'occasion de vous présenter mon avis au sujet des

[Text]

As a Saskatchewan farmer, I am willing to pay more to ship my grain. While the past few years have brought expanded capacity for grain movement, I cannot afford to stay in business if my income is determined by a recession which has kept other commodities off the rail lines. I need to know I will not store grain for three years as I did in the late sixties only to receive \$1.27 per bushel instead of \$1.49, the price when those bushels were produced.

With railways receiving the Crow rate of 13¢ to haul my grain, I realize my business is competing against businesses which pay the full rate to move their product. In face of that competition I do not believe the Crow rate is a benefit any longer. With fair compensation the railways can begin the upgrading necessary to improve grain movement. There will be more incentive to haul my grain on an equal basis with other commodities. No one likes the prospect of paying more, but additional capacity means that I will be able to move and produce more grain. As the past few years have shown, volume has kept us in business.

Growing more can provide an additional benefit in land preservation. Soil salinity and erosion are severe problems which can be corrected through intensive farming practices: continuous or near-continuous cropping. The move to these techniques will be made more rapidly with the ability to ship more production.

But having capacity on the lines is not enough because this legislation does not deal with our key areas. In order for your legislation to be truly a Crow benefit to western Canada, you must not restrict the subsidy to one form of transportation and the crops that travel on it. I grow mustard seed and lentils to allow for crop rotation and to avoid the restrictive quotas on cereal crops. Sometime I sell my grain into the local feed market, and one time I grew feed wheat which I sold locally to a feed mill. A healthy livestock industry would provide an additional marketing option on my farm. I understand that paying the railways lessens the hope for that healthy market. You plan to place mustard seed under the new rate. I fear this will bring quotas, the quotas which I have tried to avoid by growing it in the first place. I would also welcome the expansion of local processing here on the Prairies so that I would have more marketing opportunities in the future.

[Translation]

changeement du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau qui ont été proposés dans le projet de loi C-155.

A titre d'agriculteur de la Saskatchewan, je suis prêt à verser une somme plus élevée pour le transport de mon grain. Bien qu'au cours des années antérieures, la capacité de transport du grain ait augmenté, je ne pourrai rester en affaires si je me retrouve dans la même situation que d'autres producteurs dont les produits ne se vendent plus en raison de la récession. On doit m'assurer que je ne serai pas tenu d'emmagasiner mon grain pendant trois ans, comme je l'ai fait au cours des années 60, pour ne recevoir qu'un revenu de \$1.27 le boisseau au lieu de \$1.49, c'est-à-dire le prix des boisseaux au moment même de la production.

En vertu de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, les sociétés ferroviaires jouissent d'un tarif de 13 cents pour le transport de mon grain, et je me rends compte que je dois faire concurrence à des entreprises qui doivent payer le plein tarif pour le transport de leurs produits. En raison de cette concurrence, je crois que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne constitue plus un avantage. En recevant une indemnisation équitable, les sociétés ferroviaires pourront prendre les mesures nécessaires pour améliorer leur service. L'indemnisation les incitera à transporter mon grain au même titre que les autres produits. Personne ne se réjouit d'avoir à subir des coûts supplémentaires, mais l'argumentation de la capacité des sociétés ferroviaires me permettra d'accroître ma production. Comme nous l'avons constaté au cours des dernières années, c'est le volume de production qui nous permet de survivre.

L'augmentation de la superficie des récoltes peut offrir un avantage supplémentaire en matière de conservation des terres. La salinité et l'érosion des sols entraînent de graves problèmes qui peuvent être éliminés grâce à l'exploitation intensive: C'est-à-dire les cultures continues ou quasi continues. Les agriculteurs pourront mettre en oeuvre ces techniques plus rapidement si la capacité de transport est plus élevée.

Mais il ne suffit pas d'augmenter la capacité des sociétés ferroviaires. Le projet de loi ne tient pas compte des facteurs clés. En vue d'assurer que le projet de loi offre de véritables avantages à l'Ouest canadien sur le plan des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, il ne faut pas restreindre les subventions à un mode de transport et aux produits qui sont expédiés. Je cultive les grains de moutarde et les lentilles de manière à permettre l'assolement et à ne pas être soumis aux contingentements imposés sur les récoltes de céréales. Je vends parfois mon grain au marché de céréales fourragères local et, à une occasion, j'ai cultivé le blé destiné au fourrage pour le vendre à une usine de céréales fourragères locale. L'élevage du bétail me permettrait de jouir d'une possibilité de commercialisation supplémentaire. Je suis conscient que j'aurai peu de possibilités à cet égard et je dois payer des sommes supplémentaires aux sociétés ferroviaires. Vous prévoyez soumettre la culture des grains de moutarde au nouveau tarif. Je crains que cette mesure entraînera la création de contingentements, ce que je tentais d'éviter en cultivant ce grain au départ. J'encouragerais également, l'expansion de l'industrie de la transformation dans les Prairies, de manière à augmenter nos possibilités de commercialisation à l'avenir.

[Texte]

Paying the railroads discriminates against my other options. If you pay me the money, other businesses competing for my grain can buy it at the full freight discount without hurting me because I have the payment to make up the difference.

Even more important than future markets for my crops is the pressing problem of handling and transportation inefficiencies. Over 50% of my cost in getting grain to export positions comes from the charges I am assessed by the elevator companies. Under your legislation, I do not have the option of putting dollars in my pocket and shopping around for better service and rates from these companies. Underpay the railways. There will be fewer possibilities for reduced rail rates which I believe must come in order to develop a system which I can afford in future years. I do not mind paying my way, but I will not bear the costs for inefficiencies. Even today I use commercial trucking to move my wheat 106 miles to Weyburn Inland Terminal and I still manage to receive a better deal than at my local point.

The reasons I favour Crow change and producer freedom of choice are simple, economic ones. I am not involved in the politics of what has happened in the past year but I am disturbed by it. I do not understand why Quebec farmers are opposed to the efficiencies needed in the western handling and transportation system. Any improvements in western Canada will benefit all of Canada. I am very concerned that a grain handling company said it is speaking for the farmers. Farm co-ops in countries like the United Kingdom, France and the United States do not form producer policy.

In summation, I am in favour of paying more for better service on the rail lines, but I also ask you not to put legislation in place which would hinder other badly needed changes and improvements to the system. Paying the railways does less than half the job.

I know many farmers who did not understand the issue before, who have changed their minds in the past few weeks and favour producer choice as I do. As a responsible member of government, I ask you to consider the whole picture and allow farmers a choice.

[Traduction]

Le fait d'octroyer des subventions aux sociétés ferroviaires réduit ces possibilités. Si vous octroyez les subventions aux agriculteurs, les entreprises qui veulent acheter le grain peuvent le faire en jouissant d'un plein rabais de transport sans nuire aux agriculteurs car les subventions permettraient de combler le déficit.

L'inefficacité des services de manutention et de transport constitue un problème encore plus grave que la prévision des marchés futurs. Plus de 50 p. 100 des coûts d'exportation du grain sont entraînés par les frais des élévateurs à grain. En vertu du projet de loi, je n'ai pas la possibilité de garder mon argent et d'essayer d'obtenir un service à des tarifs inférieurs d'autres sociétés. Si les sociétés ferroviaires sont mal payées, les possibilités de réduction des tarifs du transport qui, selon moi, sont nécessaires pour que les agriculteurs soient en mesure de payer les tarifs à l'avenir, seront restreintes. Je suis prêt à payer les services, mais non pas des services inefficaces. Même aujourd'hui, j'ai recours aux sociétés commerciales de camions pour transporter mon grain au *Weyburne Inland Terminal* qui se trouve à 106 milles de ma ferme, et les coûts de ce transport sont moins élevés que la somme que je devrais verser pour la manutention en un point local.

Les raisons pour lesquelles je favorise la modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et le libre choix des producteurs sont simples; il s'agit de raisons économiques. Je ne suis pas parmi ceux qui ont suscité les problèmes politiques qui existent depuis quelques années, mais je m'en préoccupe. Je ne comprends pas pourquoi les agriculteurs du Québec s'opposent aux améliorations nécessaires du système de manutention et de transport de l'Ouest. Toute amélioration de l'efficacité dans l'Ouest du Canada bénéficiera à l'ensemble du pays. Je me préoccupe beaucoup du fait qu'une société de manutention du grain ait déclaré qu'elle se faisait le porte-parole des agriculteurs. Les coopératives agricoles des pays comme le Royaume-Uni, la France et les États-Unis ne peuvent offrir des politiques viables au Canada.

Pour récapituler, je suis prêt à subir des coûts plus élevés en vue de l'amélioration des services des voies ferroviaires, mais je vous demande également de ne pas adopter une loi qui réduirait les possibilités d'apporter des changements et des améliorations fort nécessaires au système. Le fait d'octroyer les subventions aux sociétés ferroviaires ne permettrait pas de résoudre 50 p. 100 des problèmes.

Je connais de nombreux agriculteurs qui ne comprenaient pas les problèmes auparavant; ils ont changé d'idée au cours des dernières semaines et, comme moi, sont en faveur d'accorder le libre choix aux producteurs. À titre de membres responsables du gouvernement, je vous demande d'étudier l'ensemble de la situation et d'accorder le libre choix aux agriculteurs.

Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Campbell. Monsieur Zunti, à vous la parole.

Mr. Casper Zunti (témoignage personnel): Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Campbell. Mr. Zunti.

Mr. Casper Zunti (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee.

[Text]

I farm 800 acres, growing mainly wheat. My net farm income for 1982 was \$14,895. My costs for shipping my 1982 grain production of 218 tonnes from Salvador, Saskatchewan, was \$1,111.80 at \$5.06 per tonne. At the proposed rate of 5.5 times Crow in the near future, my freight costs would be increased to \$5,594.00.

This would seriously jeopardize my livelihood in farming, especially when you have to add on an increased amount for trucking long distances should variable rates come into effect, and also increase taxes for the upkeep of road and highways due to the devastation caused by the excessive traffic.

Most public transportation in Canada is subsidized by the Canadian government. The federal government should not be allowed to negate on its agreement in perpetuity on the Crowsnest freight rate.

I cannot accept any proposal to change the Crow rate unless I, as a farmer, can also be guaranteed 20.5% on my investment, as the railways are asking for. In the interest of national unity, it is my belief that it is imperative to keep the Crow rate as it is.

I have some additional comments. Some 90% of the farmers in our area I have spoken with agree that the Crow should stay. Why should we pay freight at compensatory rates on everything that comes from the east and expect to pay all the freight going east and west? I say keep the Crow. Our Prime Minister said that there will be no change in the Crow rate unless there is consensus, and I say the consensus is not to change the Crow and that Bill C-155 be scrapped.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Zunti. I now call on Arlene Franko.

Mrs. Arlene Franko (Individual Presentation): Mr. Chairman, and committee members, this brief is submitted by myself and Mary Lou Deck, both of Regina. We would like to thank you for the opportunity to appear here today.

Recession and current economic policies have created projections of high unemployment for Canada, and indeed the industrialized world. This trend is not expected to change dramatically in the next decade. Add to this the introduction of modern technology in an increasing number of workplaces, and we can expect high unemployment figures for a considerable length of time.

We believe governments must take serious steps toward changing society's attitudes about employment. This can be achieved partially by promoting individual self-sufficiency, rather than a dependence on one's employment income to purchase the essentials.

[Translation]

J'exploite 800 acres de terre, où je cultive principalement le blé. En 1982, mon revenu net était de \$14,895. Pour cette même année, mes coûts de transport pour 218 tonnes de grain depuis Salvador, en Saskatchewan, était de \$1,111.80, soit un tarif de \$5.06 la tonne. En vertu de l'augmentation de 5.5 fois le tarif actuel, mes coûts de transport passeraient à \$5,594.

Cette augmentation compromettrait gravement la viabilité de ma ferme, particulièrement si je dois prévoir un transport accru par camions sur de longues distances en raison de la mise en vigueur de tarifs variables; en outre, il faut tenir compte de l'augmentation des impôts en vue de l'entretien des routes et des autoroutes qui sont détériorées par une circulation excessive.

La majorité des transports publics au Canada sont subventionnés par le gouvernement canadien. On ne devrait pas permettre au gouvernement fédéral d'annuler son accord à perpétuité concernant le tarif de transport du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je ne peux accepter aucune proposition du changement du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau à moins qu'on ne garantisse aux agriculteurs un taux de 20.5 p. 100 des revenus sur les placements, comme le demandent les sociétés ferroviaires. Dans l'intérêt de l'unité nationale, je crois qu'il est d'une importance capitale de maintenir le tarif actuel du Pas du Nid-de-Corbeau.

J'ai d'autres commentaires. Environ 90 p. 100 des agriculteurs que j'ai consultés dans ma région sont d'accord qu'il ne devrait pas y avoir modification du tarif. Pourquoi serions-nous tenus de payer des tarifs réduits sur les produits qui viennent de l'Est et de payer le plein tarif pour les produits à destination de l'Est ou de l'Ouest? Conservez les tarifs actuels. Notre premier ministre nous a assuré que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne serait pas modifié à moins qu'il y ait consensus et, selon moi, aucun consensus n'a été établi à cet effet et il faut laisser tomber le projet de loi C-155.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Zunti. Je demande à Arlene Franko de prendre la parole.

Mme Arlene Franko (témoignage personnel): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, ce mémoire est soumis par Mary Lou Deck et moi-même qui venons toutes les deux de Régina. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de nous présenter devant vous aujourd'hui.

La récession et les politiques économiques actuelles sont à l'origine des prévisions de chômage élevé au Canada et, en fait, dans le monde industrialisé. L'on ne prévoit pas de modifications marquées de cette tendance au cours des prochaines décennies. En tenant compte également de l'utilisation accrue de techniques de pointe dans les lieux de travail, nous pouvons prévoir un taux élevé de chômage pendant une longue période.

Nous croyons que les gouvernements doivent prendre des mesures draconiennes en vue de changer l'attitude de la société à l'égard de l'emploi. Cet objectif peut, dans une certaine mesure, être atteint en encourageant l'autonomie particulière,

[Texte]

[Traduction]

au lieu de favoriser la dépendance à l'égard des revenus des emplois pour se procurer les produits essentiels.

• 0935

Any government's move toward destruction of employment and individual self-sufficiency is viewed by our group as adding to the current problems our society faces. Abolition of the Crow rate and its corresponding increase in farm costs will without a doubt force many small farmers to sell their land to farmers with a larger land base who are better able to shoulder the increased costs of transporting their grain. This will result in large corporate farms, with few families to maintain a community. The obvious impact on small communities will be loss of farm and family services, such as the local machinery sales and services dealers, hardware supply stores, clothing stores, pharmacies and sundry stores, and—most dramatic—the loss of the local schools and hospitals. Thereby, not only are the initial farmers unemployed, but also the local doctors, nurses, teachers, administrators, mechanics, druggists, shop-owners, and employees—and the list goes on.

What we will have witnessed here is the strangulation of a small community where residents by their very nature and location are often more self-sufficient than their urban counterparts. Rather than promoting self-sufficiency, which we feel will be increasingly more important as the technological age advances, we have destroyed an environment where it has thrived since the province's early days. These people who are forced to leave their communities will be ill-prepared for an urban environment already staggering with high unemployment, increasing welfare caseloads, increasing incidents of family violence and breakups, alcoholism and drug abuse, delinquency and all problems associated with uncontrolled urbanization.

We feel that not enough recognition has been given to the effect the loss of the Crow rate will have on the prairie rural structure. The social and economic costs of a sudden increase in grain freight rates and resulting rail-line abandonment will erode the very fabric of our rural society and all the benefits that holds. The Crow rate is vital to our small farmers and our small communities. Only by retaining the Crow rate will we be assured of the preservation of rural self-sufficiency. A short-term reduction in public expenditures by altering the Crow rate will almost assuredly result in increasing public expenditure to deal with the social problems created by its loss.

The Vice-Chairman: Thank you I now call on Mr. Darl Hicks.

Toute initiative du gouvernement susceptible de supprimer les emplois et de diminuer notre autonomie est considérée par notre groupe comme compliquant les problèmes actuels auxquels notre société doit faire face. L'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau et l'augmentation correspondante des coûts pour l'agriculture forcera indubitablement un grand nombre de petits cultivateurs à vendre leur propriété à des cultivateurs dont l'exploitation est plus grande et qui pourront mieux supporter l'augmentation des coûts du transport de leur grain. De grosses sociétés d'exploitation agricole seront ainsi créées, et quelques familles resteront pour perpétuer une communauté. L'impact évident de cet état de chose sur les petites communautés sera la disposition des services fournis à l'agriculture et aux familles comme les vendeurs de machinerie et les fournisseurs locaux de services, les quincailleries, les magasins de vêtements, les pharmacies et marchands de menus articles et—ce qui est plus grave—la disparition des écoles et des hôpitaux locaux. De cette façon, non seulement les cultivateurs d'aujourd'hui seront en chômage, mais les médecins, infirmières, enseignants, cadres d'entreprise, mécaniciens, pharmaciens, marchands et employés locaux — etc.

Nous assisterons ici à l'asphyxie d'une petite communauté dont les habitants, de par leur nature même et à cause de l'endroit où ils vivent, sont souvent plus autonomes que leurs homologues urbains. Au lieu de promouvoir cette autonomie qui, nous le pensons, aura de plus en plus d'importance à mesure que nous entrerons dans l'ère technologique, nous aurons détruit un environnement dans lequel cette autonomie s'est développée depuis que cette province existe. Les personnes qui seront forcées de quitter leurs communautés seront mal préparées à vivre dans un environnement urbain qui est déjà affecté par un fort chômage, l'augmentation du nombre des assistés sociaux, l'augmentation du nombre des querelles de famille et des séparations et divorces, l'alcoolisme et les toxicomanies, la délinquance et tous les problèmes associés à une urbanisation sauvage.

Nous pensons qu'on n'a pas suffisamment étudié les répercussions que la disparition du tarif du Nid-de-Corbeau aura sur la structure rurale des Prairies. Les coûts sociaux et économiques d'une augmentation soudaine des taux de transport du grain et de l'abandon des voies ferrées rongeront le tissu même de notre société rurale et tous les avantages qu'elle procure. Le tarif du Nid-de-Corbeau a une importance vitale pour nos petits cultivateurs et nos petites communautés. Ce n'est pas que s'il est perpétué que nous serons assurés de préserver notre autonomie rurale. Une diminution à court terme des dépenses publiques réalisée en modifiant le tarif du Nid-de-Corbeau aura presque certainement pour résultat une augmentation des dépenses publiques pour résoudre les problèmes sociaux créés par son abrogation.

Le vice-président: Merci. Je donne la parole à M. Darl Hicks.

[Text]

Mr. Darl E. Hicks: (National Farmers Union, Marquis): Thank you, Mr. Chairman and members of the Transport committee, for receiving my submission for consideration.

I believe the fact that we are here and your committee was allowed to leave Ottawa and hold these public hearings indicates that there is still much confusion, that there still are many doubts, and that there are still many questions unanswered in the minds of the Canadian people generally.

There seems to be an identifiable sense of undue haste, almost a fear, a phobia, that this great decision, this great change in grain freight rates and the grain-growing industry must take place at this exact time in history, that this great change in the lives of all the rural people and all the urban people in this western region must take place at this exact time in the history of Canada.

You have known the hon. Minister of Transport to suggest that if the government does not seize this present opportunity to make the change while there is this momentum for change in the west, it will take many years before any government would be able to muster the courage to approach change again.

Where is this momentum that is carrying this rush to change? Where is this momentum for change that the hon. minister concedes is so fragile that it cannot endure any further clarification in the minds of the Canadian people?

The need for a change—a change to place an immediate burden, an escalating burden of increased freight rates on the grain producer, who already is burdened with higher and higher input costs and suffering from lower and lower grain prices... This need for this great change cannot be so immediate and critical if, as the hon. minister suggests, no government would consider it for many years if it is not done right now.

Since this present thrust began 10 years ago with the user pay policy of the then minister, Otto Lang, to get some more money from the grain producer to provide more money for the railways to upgrade their system, things have progressed to the stage where the federal government is trying to solve most of the economic ills of most Canadian industry by killing the Crow and charging grain producers an escalating freight rate.

A new approach could deal with separate industries as separate problems to be solved by different government policies. Any number of options should be thoroughly debated at government level so the decisions will be credible and fair and seen to be fair. Stopping the present program, this Bill C-155, and beginning again is logical.

[Translation]

M. Darl E. Hicks (Syndicat national des agriculteurs, Marquis): Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité du transport d'accepter d'étudier mon mémoire.

Je pense que le fait que nous sommes ici et qu'il a été permis à votre Comité de quitter Ottawa et de tenir ces audiences publiques indiquent qu'il y a encore beaucoup de confusion, qu'il existe encore un grand nombre de doutes et qu'un grand nombre de questions sont encore sans réponse dans l'esprit de la population canadienne en général.

Il semble qu'il y ait un sentiment perceptible de hâte indue, presqu'une peur, une phobie parce qu'on dit que cette grande décision, cette grande modification des tarifs du transport du grain et de l'industrie de la production du grain doit être faite au cours de cette période de notre histoire. Que cette grande modification des modes de vie de toute la population rurale et de toute la population urbaine de cette région de l'ouest doivent être faites au cours de cette période de l'histoire du Canada.

Vous avez entendu le ministre des Transports dire que si le gouvernement ne saisit pas maintenant l'occasion de réaliser cette modification dans l'ouest, il s'écoulera de nombreuses années avant qu'un gouvernement ait le courage de proposer de nouveau de les réaliser.

Où est ce grand élan qui justifie cette hâte de les réaliser? Où est ce grand élan en faveur du changement qui, d'après le ministre, est si fragile qu'il ne peut supporter aucune explication dans l'esprit de la population canadienne?

Ce besoin de changement—un changement qui imposerait immédiatement un fardeau, le fardeau croissant de l'augmentation progressive des taux de transport au producteur de grain qui est déjà accablé par l'augmentation continue des coûts des intrants et par la diminution continue des prix du grain... Ce besoin de grand changement ne peut être tellement urgent et impérieux si, comme le Ministre l'indique, aucun gouvernement ne voudrait l'étudier avant longtemps s'il n'est pas réalisé immédiatement.

Depuis que la présente tendance a commencé il y a 10 ans, depuis la politique de 'c'est l'utilisateur qui paie' du ministre d'alors, Otto Lang, qui enlève plus d'argent aux producteurs de grain pour donner plus d'argent aux chemins de fer pour qu'ils puissent améliorer leurs réseaux, les choses ont évolué jusqu'au point où le gouvernement fédéral essaie de guérir la plupart des malaises économiques de la plupart des industries canadiennes en abrogeant le tarif du Nid-de-Corbeau et en imposant aux producteurs de grain un taux de transport progressivement croissant.

Une nouvelle méthode pourrait consister à étudier les différentes industries comme constituent des problèmes distincts à résoudre par des politiques gouvernementales différentes. Toutes ces options devraient être étudiées de façon approfondie par le gouvernement afin que ses décisions inspirent la confiance, soient équitables et soient perçues comme étant équitables. Il est logique d'annuler ce programme, ce projet de loi C-155, et de recommencer depuis le début.

[Texte]

It is no wonder that the general public, as well as the agricultural producers, are so confused and can be so susceptible to being preyed upon by those who seek something for their own ends. Among all this confusion, how the hon. minister can claim a consensus or claim momentum is unbelievable. I find it difficult to find much logic in the federal government decision to force this change to higher and escalating freight rates on the grain producers—and I say federal government without any affiliation attached.

Those people who have closely followed this scenario for the last few years have agreed that to look for the logical reasons for this decision to abandon the present statutory Crow rates were futile, and that in the end it would come down to a political decision. Both opposition parties in the House of Commons have demonstrated that they do have some power by their actions in slowing down this Bill C-155. To an observer, it also appeared that there was power there that was not completely used.

We now must look to September in Ottawa. We in western Canada will be continuing our efforts to persuade those members of Parliament of the need for a thorough study of any and all options brought to the federal government before this drastic change is made. To change a contractual agreement such as the present statutory Crow's Nest Pass Agreement demands more attention. Our future will be in your hands, as your future may soon be in ours.

Thank you.

The Vice-Chairman: A point of order. As is the custom in committee, we are under the same rules as we are in Ottawa. There are supposed to be no demonstrations or applause, for or against.

I would make one more observation on behalf of the clerk. If you read your brief, it is on tape and is recorded. If you decide not to read your brief and indicate to the clerk that you are submitting your brief as well as making remarks, she will have them entered into the day's minutes.

I now call on the Hon. Gordon MacMurchy. Mr. MacMurchy, please.

Mr. Gordon MacMurchy (Individual Presentation): Mr. Chairman, members of the committee, in the brief I filed with the commission before the hearings in July, I indicated that the process leading up to Bill C-155 was a bad process, and additionally that no government representation from the west had meant there was no communication and therefore no understanding, all of which led to a bad bill.

I summed it up by saying: What, therefore, does your committee have? It has a bill that is going to create economic hardships. It is going to create a social upheaval, and it is going to impact on the political process of this country. It has

[Traduction]

Il n'est pas étonnant que le public et les producteurs agricoles soient si embrouillés et puissent être si susceptibles d'être pillés par ceux qui cherchent à obtenir quelque chose pour leurs propres fins. Dans cette atmosphère de confusion, il est impossible de comprendre comment le Ministre peut demander un consensus ou une coopération. Je pense qu'il est difficile de comprendre la logique qui guide les décisions du gouvernement fédéral qui veut imposer cette augmentation progressive des taux de transport aux producteurs de grain—and je dis gouvernement fédéral sans y attacher d'affiliation politique.

Ceux qui ont observé de près ce scénario au cours des dernières années sont d'accord pour dire qu'il est vain de chercher des raisons logiques qui ont poussé le gouvernement à abandonner les tarifs actuels du Nid-de-Corbeau qui sont fixés dans la Loi et qu'à la fin, cela devient une décision politique. Les deux partis de l'opposition à la Chambre des communes ont montré qu'ils avaient un certain pouvoir en ralentissant l'étude de ce projet de loi C-155. Il apparaît également à un observateur impartial que ce pouvoir n'a pas été complètement utilisé.

Nous devons maintenant attendre septembre à Ottawa. Nous, dans l'ouest du Canada, continuons à faire des efforts pour persuader les députés qu'il faut étudier de façon approfondie toutes les options indiquées au gouvernement fédéral avant de procéder à cette modification brutale. Il faut étudier les choses de façon plus approfondie avant de modifier un accord contractuel comme celui du tarif du Nid-de-Corbeau. Notre avenir sera entre vos mains comme votre avenir pourrait bientôt être dans les nôtres.

Merci.

Le vice-président: Un rappel au Règlement. Comme c'est la coutume dans les comités, nous appliquons les mêmes règlements qu'à Ottawa. Il ne doit y avoir ni démonstration ni applaudissement pour ou contre quelque chose.

Je vais encore faire une observation au nom du greffier. Si vous lisez votre mémoire, il est enregistré sur ruban magnétique. Si vous décidez de ne pas lire votre mémoire et d'indiquer au greffier que vous présentez votre mémoire et avez des remarques à faire, elle enregistrera le tout dans le procès-verbal du jour.

Je passe maintenant la parole à M. Gordon MacMurchy. Monsieur MacMurchy, s'il vous plaît.

M. Gordon MacMurchy (mémoire personnel): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, dans le mémoire que j'ai remis à cette Commission avant les audiences en juillet, j'ai indiqué que le processus conduisant au projet de loi C-155 était un mauvais processus et, de plus, que le fait qu'il n'y avait aucune présentation faite par un gouvernement de l'Ouest signifiait qu'il n'y avait pas de communication et, par conséquent, de compréhension entre les gouvernements et que tout cela avait produit un mauvais projet de loi.

J'ai résumé tout cela en disant: Alors, qu'est-ce qu'a votre Comité? Il y a un projet de loi qui va créer de dures conditions économiques. Il va chambarder la société et avoir un impact sur le processus politique de ce pays. Il a déjà créé des divisions

[Text]

already created divisions and destroyed the trust that is essential to the working of that political system. Shortly put, I said, Bill C-155 is a mess.

Since then, I have listened to the hearings in Edmonton last week and the hearings here in Regina. What that listening has done is strengthen significantly the arguments I made back in July. I want to follow up on one of those arguments.

Virtually all of the briefs at the hearings have said that Bill C-155 is a bad bill. The vast majority of the conclusions, particularly here at Regina, have said: Throw it out. Others have said, of course, you should amend it, and if you amend it our way it is okay. One or two others have said: Pass it, but make provisions for specific reviews or early reviews.

• 0945

The proposal to make amendments to the bill and therefore achieve support for the bill, I believe, is impossible. Saskatchewan Pool said that the bill, as it is, is not acceptable and that it must be amended; even with a payment to the railways they said you have to include eight conditions, which they recorded on Tuesday. And they said that unless all of these are included the bill is not acceptable.

Now I ask the committee, can the committee respond to the pool position and not respond to the position of the cattlemen and the commodity coalition who argue that the producer must receive the payment—those groups who in fact thought they had that position taken care of and then they had it taken away, the groups who say that without this the bill is totally unacceptable? How can this bill be amended to accommodate those two sides? I argue that it is impossible, and you are going to be in the same spot as you are in now.

The argument that the government should pass the bill, a bill which no one I have seen supports, and then fix it later, is the most tragic of all. Divisions of organization versus organization are very, very clear. The intensity of the differences that exist within the Saskatchewan Wheat Pool, not just member against member, but structure of that organization against structure, we saw on Tuesday. There are the differences that are evident within the Saskatchewan Federation of Agriculture, minority positions, the hog people submitting their own position, SARM voting no longer to be a member of SFA. An organization like SFA cannot continue to exist unless it can find consensus, and therefore should not be forced into positions like the position they are in now.

I ask the question, why has not the Canadian Federation of Agriculture made a submission to these Transport hearings? The pool is a co-operative, it is not a private corporation. It cannot survive in good form with the motions within its members that exist under the present conditions. And I do not think you can shrug your shoulder, pass the bill and say: Well,

[Translation]

et détruit la volonté de coopérer qui est essentielle pour qu'un système politique fonctionne. En bref, j'ai dit que le projet de loi C-155 est un gâchis.

Depuis lors, j'ai écouté ce qui a été dit au cours des audiences à Edmonton, la semaine dernière et ici, à Regina, ce qui a renforcé beaucoup les arguments que j'avais présentés en juillet. Je vais continuer en parlant de l'un d'entre eux.

Pratiquement tous les mémoires présentés au cours des audiences ont dit que le projet de loi C-155 est un mauvais projet de loi. La grande majorité des témoins, particulièrement ici à Regina, ont dit en manière de conclusion: Mettez-le au rebut. D'autres ont dit, naturellement, vous devriez le modifier et si vous le modifiez comme nous voulons, cela ira. Une ou deux autres personnes ont dit: Adoptez-le mais ajoutez-y des dispositions pour qu'il fasse l'objet d'études spéciales ou d'études très rapidement ensuite.

La proposition d'apporter des modifications au projet de loi et, par là, de l'appuyer est, selon moi, irréalisable. Le pool de la Saskatchewan a dit que le projet de loi, tel qu'il est, n'est pas acceptable et qu'il doit être modifié; même en effectuant les paiements aux compagnies de chemins de fer, la coalition dit que vous devez inclure huit conditions qu'elle a déposées mardi. Selon elle, à moins que ces conditions soient incluses, le projet de loi est inacceptable.

Je demande maintenant au Comité s'il peut donner une réponse à la position de la coalition et non à celle des éleveurs et des producteurs de biens marchands qui soutiennent que les producteurs doivent recevoir les paiements... les groupes qui en fait croyaient voir leur position adaptée et qui, finalement, n'ont pas été écoutés, les groupes qui disent que, sans cela, le projet de loi est totalement inacceptable? Comment le projet de loi peut-il être modifié pour plaire aux deux parties? Selon moi, c'est impossible et vous allez vous retrouver au même point où vous êtes maintenant.

La proposition voulant que le gouvernement adopte le projet de loi, projet de loi que je n'ai vu personne appuyer, pour le modifier plus tard est la plus dangereuse de toutes. Les divisions entre les diverses organisations sont très, très claires. L'importance des écarts qui existent entre la *Saskatchewan Wheat Pool*, non seulement entre les membres, mais d'une structure de l'organisation à une autre, nous nous en sommes rendu compte mardi. Il y a aussi des différences qui apparaissent au sein de la *Saskatchewan Federation of Agriculture*, des positions minoritaires, les éleveurs de porcs qui présentent leur propre position, la SARM qui vote de ne plus être membre de la SFA. Une organisation comme la SFA ne peut continuer à exister à moins d'avoir le consensus et, par conséquent, ne devrait pas être forcée à prendre des positions comme celles qu'elle soutient à l'heure actuelle.

Je demande donc pourquoi la Fédération canadienne de l'agriculture n'a-t-elle pas présenté de mémoire à ces audiences sur le transport? Le pool est une coopérative, ce n'est pas une société privée. Il ne peut survivre en bonne santé avec les désaccords qui existent entre ses membres à l'heure actuelle. Je ne crois pas que vous pouvez juste hausser les épaules, adopter

[Texte]

let us let the wounds heal and then pick up the issues later on. The wounds, I argue, will not heal, and if you go that process new sores will open. I do not think this country should be governed on the basis of divide and rule. And I do not believe any government should move a massive piece of legislation, of this consequence, on the backs of divided and torn organizations.

Where does that leave me? I am back to the position that has dominated the hearing in Regina, that it is indeed a bad bill and that your committee should, in reporting back, say that it should not be proceeded with.

Some say that you do this and then go back to the drawing board, start all over. Others say leave things as they are. I do not think either one is a sensible approach and I want to read into the record a proposition that I think merits consideration. That proposition is that we do what we have been doing in the last short time, build on what we have done. What we have done, and what we know, is to build on a system of co-operation. The basis for that co-operative approach has already been laid by federal Ministers of Transport Otto Lang and Don Mazankowski—who is a member of your committee—co-ordinated by the Canadian Wheat Board. That co-operation saw volume movements of grain, that co-operation saw railway improvements, country elevator improvements, rolling stock improvements, with producers, federal government, railways, grain handling companies and provincial governments coming together to invest.

In that solution each participant makes a real contribution, a tangible contribution which you can see and the results of which you can feel. Each contribution does not go for the good of the individual participant but for the whole system. Everyone benefits. You can see the hopper cars, you can see the railway locomotives, you can see the branch line upgrading, you can see the main line upgrading, you can see the terminals, you can see the upgraded country elevator system. Everyone is part of that solution, everyone is part of the building.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. MacMurchy. I call on Mr. Bill Adamack, please.

Mr. William Adamack (Individual Presentation): I would like to say that I am a small mixed farmer in the Assiniboia area, approximately 110 miles southwest of here. I too appreciate the opportunity to express my views, but I really do not think these hearings will change the final outcome of Bill C-155 one iota.

In preparing this presentation, I have spoken with many of my neighbours about the Crow rate and its proposed revisions and method of payment of government subsidies. What I have

[Traduction]

le projet de loi et dire: Et bien, laissons les blessures se refermer pour revenir plus tard sur le sujet. Selon moi, les blessures ne guériront pas et, si vous adoptez le projet de loi, elles iront en empirant. Je ne pense pas que ce pays doit être gouverné selon le principe machiavélique qui veut qu'il faut diviser pour mieux régner. Et je ne crois pas non plus qu'un gouvernement doive adopter un aussi important projet de loi sur le dos d'organisations divisées et déchirées.

Où en suis-je maintenant? Je reviens à la position qui a dominé pendant l'audience de Regina, soit que le projet de loi est un mauvais projet de loi et que votre Comité devrait, dans son rapport, recommander qu'il ne soit pas adopté.

Certains disent que c'est cela qu'il faudrait faire puis retourner à la table à dessins pour recommencer le projet depuis la première ligne. D'autres veulent qu'il reste tel qu'il est. Je crois qu'aucune de ces approches n'est vraiment réaliste et j'aimerais que soit inscrite au dossier une proposition qui, selon moi, mérite considération. Cette proposition est la suivante: que nous fassions ce que nous avons fait depuis peu de temps, c'est-à-dire construire sur ce que nous avons. Ce que nous avons, et ce que nous savons, c'est qu'il y a déjà là un système de coopération. Les bases de cette approche coopérative ont déjà été posées par les ministres fédéraux du Transport, Otto Lang et Don Mazankowski... qui est membre de votre Comité... le tout étant coordonné par la Commission canadienne du blé. Cette coopération a permis le transport de gros volumes de grains, des améliorations aux chemins de fer, des améliorations aux élévateurs du pays, des améliorations au capital de roulement et a aussi vu investir les producteurs, le gouvernement fédéral, les compagnies de chemins de fer, les compagnies de manutention des grains et les gouvernements provinciaux.

Avec cette solution, chaque participant apporte une vraie contribution, une contribution tangible dont on peut voir les résultats. Chaque contribution n'est pas faite dans le seul intérêt de celui qui l'a faite, mais dans celui de l'ensemble du système. Tout le monde en profite. Vous pouvez voir les wagons-trémies, vous pouvez voir les locomotives, vous pouvez voir les améliorations apportées aux voies de service, vous pouvez voir les améliorations à la voie principale, vous pouvez voir les terminaux ainsi que les améliorations apportées au système d'élévateurs. Tout le monde participe à la solution, tout le monde participe à la construction.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur MacMurchy. J'inviterais maintenant M. Bill Adamack, s'il vous plaît.

M. William Adamack (communication personnelle): Je voudrais d'abord dire que je suis un petit cultivateur qui fait de la culture mixte dans la région d'Assiniboia, environ 110 milles au sud-ouest d'ici. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de faire connaître mon opinion ici, mais je ne crois pas que ces audiences changeront le résultat final du projet de loi C-155 d'un iota.

Lorsque je préparais mon exposé, j'ai parlé à beaucoup de mes voisins au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau et des révisions proposées et des méthodes de paiement des subven-

[Text]

found is pretty surprising. Assiniboia and area farmers are a pretty volatile bunch when it comes to religion, politics, or any current controversial topic; it is very rare to find three people in one place who can agree on anything. Yet, when either the topic of Crow retention or metrification arises, one has to search the far corners of any gathering place, be it on coffee row, in the pub or in public meeting, to find any government support for these two issues.

There can only be one of two reasons for this: either there is no support, or the supporters are afraid of crowd reaction and keep their mouths shut. In either case, I can honestly say that I know of no farmer in our area who is not in favour of Crow retention.

There are many concerns which we have in our area that are related to the proposed Crow changes. When the bill was initially proposed by Mr. Pepin, the reason for the proposed changes were to create the necessary revenue to upgrade the rail lines, to promote the efficient and expanded export of commodities such as wheat, feed grains, fertilizer and the like, and also to facilitate the expansion of secondary industry in western Canada. I do not think that is the reason at all. I think it is just a justification of a plan to remove the statutory freight rates and allow one of Canada's largest and most profitable corporate entities to increase the net earnings in their financial statements.

It seems to me that it does make sense to upgrade our rail lines for the reasons stated above. But it also makes sense that the moneys for this undertaking have to come from somewhere. The question is, where? There are four possible sources: the people who own the rail; the people who use the rail to market their produce, like the farmers, the miners, the manufacturers; there are the receivers of the marketed merchandise, the consumers, they may have to pay; or there is—where everybody gets their money from—the government. The money is going to come from a single donor or a combination of the above groups and a spokesman for any of the four will give the reasons why their group should not participate in the project at all, or why their participation should be limited to a certain extent.

Dealing with the owners of the rail, they will certainly paint a picture of doom and gloom: no profits on hauling grain; they are forced to operate too many inefficient side branches; the cost of rail line upkeep and renovation is rising; rolling stock and other capital expenditures have increased dramatically; and, worst of all, they have this millstone shaped like a crow hung around their corporate neck, which restricts the amount of revenue they receive from hauling grain. They make the case that because there is no money to be made and because

[Translation]

tions gouvernementales. Ce que j'ai découvert est plutôt surprenant. Les cultivateurs de la région d'Assiniboia et des environs sont plutôt évasifs lorsqu'il s'agit de religion, de politique et de tout autre sujet controversé; il est très rare de trouver trois personnes en même temps qui sont d'accord sur quoi que ce soit. Pourtant, lorsqu'il s'agit du tarif du Nid-de-Corbeau ou du système métrique, il faut aller chercher dans les coins éloignés de tout lieu de rassemblement, qu'il s'agisse d'un café, d'un pub ou d'une audience publique, pour trouver quelqu'un qui appuie le gouvernement sur ces questions.

Il ne peut y avoir à cela qu'une ou deux raisons: soit qu'il n'y a pas d'appui, soit que ceux qui appuient le gouvernement ont peur de la réaction de la foule et gardent la bouche fermée. Dans l'un ou l'autre cas, je peux dire honnêtement que je ne connais aucun agriculteur dans notre région qui ne veut pas garder le tarif du Nid-de-Corbeau.

Plusieurs préoccupations, dans notre région, sont liées aux changements proposés à l'entente du Nid-de-Corbeau. Lorsque le bill a été proposé au début par M. Pepin, la raison donnée pour les changements proposés était de rassembler les revenus nécessaires pour améliorer les voies de chemins de fer, pour favoriser une exportation plus efficace et plus poussée de biens tel que le blé, les grains de provende, les engrains et autres produits semblables, et également de faciliter l'expansion de l'industrie secondaire dans l'ouest du Canada. Je ne crois pas que ce soit là du tout la raison. Je crois qu'il s'agit là d'une justification pour un plan visant à abolir les tarifs statutaires pour le transport et pour permettre à l'une des sociétés canadiennes les plus grosses et les plus rentables d'augmenter ses revenus nets dans ses états comptables.

Il m'apparaît tout à fait sensé de vouloir améliorer nos voies ferrées pour des raisons mentionnées plus haut. Mais il me semble également sensé que l'argent nécessaire à ces améliorations vienne de quelque part. La question est d'où? Il y a quatre sources possibles: les propriétaires des chemins de fer, les personnes qui utilisent les chemins de fer pour mettre leurs produits en marché, comme les cultivateurs, les exploitants miniers, les fabricants; il y a aussi ceux qui reçoivent les marchandises, les consommateurs qui peuvent devoir payer; ou il y a l'organisme dont tout le monde tire de l'argent, c'est-à-dire le gouvernement. L'argent doit provenir d'une source unique ou de plusieurs de ces groupes et un porte-parole de n'importe lequel de ces quatre groupes peut certainement donner plusieurs raisons pour lesquelles les groupes qu'ils représentent ne devraient pas participer au projet du tout ou pourquoi sa participation devrait être limitée par un certain degré.

Dans le cas des propriétaires de chemins de fer, ils vont certainement brosser un tableau de fin du monde: ils ne tirent aucun profit du transport des grains; ils sont forcés d'exploiter de trop nombreuses voies de service inefficaces; les frais d'entretien et de rénovation des voies ferrées ne cessent d'augmenter; le capital roulant et les autres dépenses de capital ont accru de façon dramatique; et, pour couronner le tout, ils ont cette meule en forme de corbeau attachée autour du cou qui limite l'argent qu'ils peuvent retirer du transport des grains. Ils soutiennent que, parce qu'il n'y a pas d'argent à

[Texte]

this is a venture that will benefit all of Canada, the shot should be paid by someone else.

They do not mention that CP has come a long way from its conception, and I am sure it has been pointed out very articulately and emphatically by other speakers that much of this was done with general taxpayers' money. Also the size and success of our railroads is a direct result of the lands, grants and subsidies which were granted to them in the original Crow agreement. Today they find that hauling grain under the old rate no longer pays, so they want to throw out that part of the agreement and at the same time retain all their original holdings. On top of that, they want the public sector to provide the moneys to build them more railroad to make even larger and more secure profits in the future.

If the executives who are pushing and lobbying government for government aid pull this off, I think we had better put them into public office and see what they can do about pulling the whole country out of debt; that is, if they are not there already. In my view, this is the group which should absorb the cost of building this line and this group alone. I feel that if public money is required to initiate the project it should be as in the past, no strings attached. A certain percentage of CP stock should be turned over in trust to the Canadian government, to be returned upon repayment of the loan.

With regard to hauling our grain at the statutory rate, if the rail lines want to charge the going rate, they should return all holdings and accumulated wealth from these holdings to the governments which made the grants in the first place. Under proposed Bill C-155, the producers will share in the cost of this mega-project. When we are talking grain, we are referring to the farmer.

• 0955

The farmer of today is not always telling the truth when he or she claims that an increased freight cost of 10¢ or 15¢ a bushel will put them under. After all, there is a decrease in the initial price of spring wheat of 12¢ a bushel and I have not seen too many of my neighbours packing their bags since August 1.

However, I do not think that is the question here. Freight rates in Assiniboia on commodities shipped by rail, such as cars, farm implements, etc., have risen by approximately 7% per year over the last 20 years. Our wheat has been increasing by about 5% per year over the same period. If the statutory rate is removed and we eventually assume full costs, our profit margin will decrease to the point where we need to raise more bushels to survive. The most common way for a farmer to do this is not to become more productive but to become bigger. And we all know that bigger farmers mean fewer farmers.

[Traduction]

faire et parce qu'il s'agit là d'une entreprise qui va profiter à l'ensemble du Canada, les frais devraient être payés par quelqu'un d'autre.

Ils ne mentionnent pas que le CP a beaucoup changé depuis sa naissance et je suis sûr que cela a été souligné de façon très articulée et très énergique par d'autres orateurs, que tout cela s'est fait avec l'argent des contribuables. De la même façon, les dimensions et le succès de nos compagnies de chemins de fer est un résultat direct des terres, des contributions et des subventions qui leur ont été accordées en vertu de l'entente originale du Nid-de-Corbeau. Aujourd'hui, les compagnies de chemins de fer trouvent que le transport des grains au vieux tarif n'est plus rentable et elles veulent donc laisser tomber cette partie de l'entente tout en conservant leurs acquis originaux. En plus de cela, elles veulent que ce soit le secteur public qui fournit l'argent nécessaire pour reconstruire d'autres voies ferrées pour qu'elles deviennent encore plus importantes et fassent encore plus de profits à l'avenir.

Si les cadres, qui font des pressions et du lobbying au gouvernement pour que celui-ci leur accorde de l'aide, utilisent cet argument, je pense qu'on ferait mieux de les engager dans le secteur public et voir ce qu'ils peuvent faire pour sortir le pays de ses dettes. Je veux dire s'ils ne sont pas déjà là. Selon moi, c'est là le groupe qui devrait absorber les frais de la construction de cette voie et ce groupe seul. Si des fonds publics sont nécessaires pour démarrer le projet, cela devrait se faire comme par le passé, sans engagement aucun. Un certain pourcentage des actions du CP devrait être remis en fiducie au gouvernement canadien, et être retourné avec le paiement du prêt.

Pour ce qui est du transport des grains au tarif statutaire, si les compagnies de chemins de fer veulent charger le tarif en vigueur, elles devraient remettre tous les avoirs et tous les profits, accumulés grâce à ces avoirs, au gouvernement qui leur a accordé des subventions. Si le projet de loi C-155 est adopté, les producteurs assumeront une partie du coût de ce mégaprojet. Quand on parle des céréales, on parle des agriculteurs.

L'agriculteur d'aujourd'hui ne dit pas toujours la vérité lorsqu'il soutient qu'une augmentation de 10c. ou 15c. par boisseau du coût du transport lui fait perdre de l'argent. Après tout, le prix initial du blé de printemps a baissé de 12c. par boisseau et je n'ai pas vu beaucoup de mes voisins abandonner les affaires depuis le 1^{er} août.

Mais je ne pense pas que ce soit là la question. Ces 20 dernières années, les tarifs du transport ferroviaire des marchandises, comme les automobiles, les machines aratoires, etc., ont augmenté d'environ 7 p. 100 par année dans la région d'Assiniboine. Et le prix de notre blé a augmenté d'environ 5 p. 100 par année pendant la même période. Si le tarif statutaire est aboli et si nous devons assumer tous les coûts, notre marge de profit diminuera au point où nous devrons produire davantage pour survivre. Et la façon habituelle pour un agriculteur d'atteindre cet objectif n'est pas de devenir plus productif, mais de grossir son entreprise. Or, nous savons tous

[Text]

As a mixed farmer, I am already one of a vanishing breed, and I am not that old. Although I can make ends meet now with not too much trouble, the future looks bleak.

Finally, the government is considering putting a considerable number of dollars into this project. As taxpayers, the farmers just got hit; being producers, they get hit and also because they are consumers, because we will have to pay for an upgraded line, and this is just the third time in a row. In this case it just could mean some of us going out. I pay as a producer, as a consumer and as a taxpayer. The sad part of it is that I am not getting anything for it.

We live within half a mile of a CPR line and every time a train goes past, I get just a little bit sick. There is the magnificent CP running down the tracks I paid to put down, running over land given to them by the public, hauling my wheat in hopper cars that I paid for; all they own is the engine and caboose, and I am not too sure about the engine, but they are telling me that hauling my grain is such an expensive proposition they are losing money and need larger subsidies. It is pretty tough to believe.

To make matters worse, the government is saying that maybe the subsidy should be paid to the farmers on an acreage basis. What this means is that cattle producers, seed growers and the like will not share the cost being borne threefold by some of us. They might even make a little extra profit on the side. When I look at the train, it can be pretty discouraging.

Thank you very much for the opportunity to speak.

The Vice-Chairman: I am sorry I called you Mr. Cooper last time, but I was looking ahead on my list.

Thank you, Mr. Adamack. I now call on Mr. John Cooper, please.

Mr. John Cooper (Individual Presentation): Mr. Chairman, we want our written brief to be the one that is included in your record. I will just comment on this.

The Vice-Chairman: That is fine, the clerk will do that.

• 1005

Mr. Cooper: All right. Most of these presentations are on the side of the angels, except for this one, Campbell, who has probably been put up to it by his friends in Cargill.

The Vice-Chairman: Please do not pass judgments on other witnesses. They have their rights and opinions as well as you, sir.

Mr. Cooper: Well, what we want to say is that you, the Ottawa government, have no legitimacy here in Saskatchewan to make a change in the Crow rate. The Crow rate is part of the Confederation arrangement; it is part of the covenant

[Translation]

que plus il y a de grosses entreprises, moins il y a d'agriculteurs.

Comme agriculteur s'adonnant à la polyculture, j'appartiens déjà à une espèce en voie d'extinction et, pourtant, je ne suis pas tellement âgé. Même si, actuellement, je réussis à joindre les deux bouts, je ne vois pas l'avenir d'un bon oeil.

Enfin, le gouvernement envisage d'engager des fonds considérables dans cette entreprise. Comme contribuables, les agriculteurs ont été frappés, comme producteurs et comme consommateurs, ils le sont également. En effet, nous devrons payer l'amélioration des voies ferrées, pour la troisième fois d'affilée. Cette fois-ci, certains d'entre nous pourraient ne pas s'en relever. Je paie ma part comme producteur, comme consommateur et comme contribuable. Et, ce qu'il y a de plus triste, c'est que je n'en retire rien.

J'habite à moins d'un demi-mille d'une voie ferrée du CP et chaque fois qu'un train passe, ça me rend malade. Les magnifiques trains du CP roulent sur les voies que j'ai contribué à payer, sur des terres publiques, et transportent mon blé dans des wagons-trémies que j'ai payés. Tout ce que le CP possède, c'est la locomotive et le train de queue et encore, je ne suis pas sûr qu'il possède la locomotive. Mais cette société me dit qu'il lui en coûte tellement cher pour transporter mon grain qu'elle perd de l'argent et qu'elle a besoin de subventions plus importantes. C'est très difficile à croire.

Pour empêrir les choses, le gouvernement déclare que la subvention aux agriculteurs pourrait être établie en fonction de la superficie des terres. Cela signifie que les éleveurs, les producteurs de semences et le reste ne porteront pas leur part du fardeau, qui sera trois fois plus lourd pour nous. Ceux-ci pourraient même en retirer un petit profit supplémentaire en passant. Quand je regarde passer le train, ça me décourage passablement.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir laissé exprimer.

Le vice-président: Je m'excuse. Je vous ai confondu avec M. Cooper, qui vous suit.

Merci, monsieur Adamack. Je donne maintenant la parole à M. John Cooper.

Mr. John Cooper (mémoire personnel): Monsieur le président, je voudrais que mon mémoire, sur lequel vont porter mes commentaires, soit annexé au procès-verbal.

Le vice-président: C'est parfait, le greffier va s'en occuper.

Mr. Cooper: D'accord. La plupart de ces présentations sont plutôt bon enfant, à l'exception de celle de Campbell, qui a probablement été suggérée par ses amis à Cargill.

Le vice-président: Je vous prierai de ne pas juger les autres témoins. Ils ont leurs droits et leurs opinions comme vous, monsieur.

Mr. Cooper: En fait, ce que nous voulons dire est que vous, c'est-à-dire le gouvernement d'Ottawa, n'avez pas le droit de procéder à une modification du tarif du Nid-de-Corbeau en Saskatchewan. Le tarif du Nid-de-Corbeau s'inscrit dans les

[Texte]

between the governing and the governed. When you change this Crow rate, you have torn up the fabric of this country.

The Ottawa state was established here on the Saskatchewan illegitimately, violently and illegally by the guns of Colonel Wolsely, by the guns of General Middleton. There was no consent involved in establishing Ottawa here in Saskatchewan. That is a hundred years ago, I will admit. But the situation now is that a government with no representation whatsoever from Saskatchewan, with not an MP from the Prairies, with no consent from the Prairies, a government who, the public opinion polls show, has virtually as much support as the CP-CML or God knows what, has come here to change something as vital as the Crow rate.

You have no right to make a decision without the consent of the people. It is undemocratic. It is illegal, and we have a right to resist an illegal action by your government by any means that we choose, assuming they are non-violent. These very polite protests are all very well. They will not work. You are thugs; you cannot be stopped by normal methods. Within two weeks, we organized two dozen very committed people who were willing to sacrifice anything. We came down here on open tractors in 100-degree heat so we could be heard, because you would not hear us, and by spring I promise you we will be organizing widespread non-cooperation and civil disobedience with your government because your government is illegal. It is illegitimate. It has no right to make a decision on the Crow rate or for Saskatchewan.

The only thing that could legitimize the actions of your Ottawa government here would be the consent of the majority of the members of Parliament for Saskatchewan, or a referendum with questions submitted by the three main streams of farm opinion, the National Farmers' Union, the Saskatchewan Federation of Agriculture and the Palliser Wheat Growers, and unless you do that, we feel fully justified, absolutely fully justified, in continuing our campaign to call for civil disobedience and non-cooperation. We are organizing a tax strike. We are encouraging people to withdraw all consent and co-operation with your government. You will rue the day you came here to destroy our Saskatchewan. You will rue the day.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Cooper: We are not finished. We have not finished our five minutes. Your tactics—it is almost immaterial to discuss the details of the Crow change. Your real purpose is to take some of our income and by any means, fair or foul. You are not honest. You would just as easily quote Adolf Hitler as Gilson if you thought it served your purposes. Your arguments are not sincere, and your arguments are stupid. We went into the details of this. We are not going to be richer if we are poorer. We are not going to be richer if we pay another dollar out of \$4 dollar wheat, which represents about half our net income.

[Traduction]

accords confédératifs et fait partie de l'engagement entre les gouvernements et les gouvernés. Lorsque vous changez ce tarif, vous détruisez la fibre de ce pays.

Le pouvoir fédéral a été établi ici en Saskatchewan de façon illégitime, violente et illégale par la force des fusils du colonel Wolsely et ceux du général Middleton. Le gouvernement d'Ottawa s'est établi en Saskatchewan sans aucune entente. Il y a 100 ans de cela, j'en conviens. La situation actuelle est qu'un gouvernement sans aucune représentation de la Saskatchewan, avec aucun député provenant des Prairies, sans aucun consentement des Prairies, un gouvernement qui, selon l'opinion publique, n'a pas plus d'appuis que le CP-CML ou Dieu sait qui, est venu chez nous pour changer quelque chose d'aussi important que le tarif du Nid-de-Corbeau.

Vous n'avez pas le droit de prendre une décision sans le consentement des gens. Cela est antidémocratique. C'est illégal, et nous avons le droit de nous opposer à un geste illégal par votre gouvernement par quelque moyen que ce soit, pourvu qu'il soit non violent. Toutes ces protestations très polies semblent très bien, mais cela ne marchera pas. Vous êtes des bandits que des méthodes normales n'arrêteront pas. En deux semaines, nous avons réuni deux douzaines de personnes très engagées qui étaient prêtes à tout sacrifier. Nous sommes venus ici en tracteurs sous une température de 100 degrés de façon à ce que vous puissiez nous écouter parce que vous ne nous écoutez pas. Au printemps prochain, je vous promets que nous a-organiserons un mouvement important de non collaboration et de désobéissance civile envers votre gouvernement parce que celui-ci est illégal. Il est illégitime. Votre gouvernement n'a pas le droit de prendre une décision sur le tarif du Nid-de-Corbeau ou pour la Saskatchewan.

La seule chose qui pourrait légitimer les actes du gouvernement d'Ottawa dans notre province serait le consentement de la majorité des députés du Parlement de la Saskatchewan ou un référendum dont les questions seraient soumises par les trois principaux canaux d'opinion des agriculteurs, soit le Syndicat national des agriculteurs, la *Saskatchewan Federation of Agriculture* et les *Palliser Wheat Growers*, et, à moins que cela ne soit fait, nous estimons que nous avons parfaitement le droit de poursuivre notre campagne de désobéissance civile et de non collaboration. Nous organisons une grève des impôts. Nous encourageons les gens à cesser d'appuyer le gouvernement ou à collaborer avec celui-ci. Vous allez regretter amèrement le jour où vous êtes venus pour détruire notre Saskatchewan. Vous regretterez ce jour.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Cooper: Nous n'avons pas terminé. Il nous reste encore du temps sur les cinq minutes. Vos tactiques, c'est presque impossible de discuter des détails du tarif du Nid-de-Corbeau. Votre objectif réel est de prendre certains de nos revenus, quels que soient les moyens à votre disposition, honnêtes ou pas. Vous êtes malhonnêtes. Vous pourriez tout aussi bien citer Adolf Hitler au lieu de Gilson si cela servait vos intérêts. Vos arguments ne sont pas sincères, d'ailleurs ils sont stupides. Nous avons étudié les détails de cette question. Vous ne deviendrez pas plus riches si nous sommes plus pauvres. Nous ne pourrons pas nous enrichir si nous devons débourser un

[Text]

Red meat production cannot take up the slack as your flamboyant men have said. The west has very high costs for red meat production. We will never be competitive with New Zealand and Argentina because of our climate. The lower prices of feed grain will discourage feed grain production, and they will create an initial surplus of red meat. Because the population is poor and cannot afford to buy the extra red meat, the price of meat will fall. There will be a terrible depression in red meat production and the cattle industry, believe me, will be far worse than it has ever been before.

Your proposals are a system of lies, and I am damn sure you know it. One thing we want to say about media manipulation: you have been very involved in approaching the pool. The pool is not a voluntary organization; the pool has half the points in the province; you have to be a member of the pool in order to ship grain. The pool cannot be taken to be a representative of the farm people. Only voluntary organizations such as the NFU, which is the biggest voluntary farm organization, can be said to represent the pool . . .

The Vice-Chairman: Your time is up, Mr. Cooper.

I now would ask Mr. Keyes to take the microphone. The chair misunderstood that Arlene Franko and Mary Lou Deck were not separate representations, so the tenth representation is Mr. Keyes. I apologize for that.

Mr. T.E. Keyes (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman, and members of your committee. I am here, I suppose, chiefly because I wrote a letter to the papers back in March saying that some consideration should be shown to VIA Rail, which senior citizens are interested in travelling on and do travel on in quite large numbers, and as a result of that I got a number of phone calls congratulating me, and a few letters, saying something should be done to upgrade the condition of the service, so this is chiefly why I am here.

I have been interested in the Crow rate, though, for a good number of years. I have a letter here from Mackenzie King, dated March 5, 1924, and I was in the brokerage business dealing in commodities from 1922 to about 1929. I got out of the business in January, which was before the breaks and so on. Then I went crop reporting for a number of companies. One of them was the American Farm Board which was stabilizing the price of wheat, particularly, on the Chicago markets, for the United States government.

I have here a copy of a report which is published by one of the grain companies. It is dated August 1930. So as I say, I have some background in those things, or interest in them. I would say I could not support a rate set in 1897, with the costs of everything . . .

[Translation]

autre dollar sur les \$4 de blé, ce qui représente à peu près la moitié de notre revenu net.

La production de viande de boucherie ne pourra pas compenser l'écart tel que vos escrocs l'ont déclaré. La production de viande de boucherie coûte très cher dans l'Ouest. Ils ne pourront jamais concurrencer avec la Nouvelle-Zélande et l'Argentine à cause de notre climat. Une diminution des prix des grains de provende découragera certainement la production de ces grains et entraînera un surplus initial de boeuf. Étant donné que la population est pauvre et ne peut pas se permettre d'acheter le surplus de boeuf, le prix de ce dernier rombera. Il y aura une diminution terrible de production de boeuf, et l'industrie d'élevage des bovins, croyez-moi, sera dans une situation bien pire que jamais auparavant.

Vos propositions sont un tissu de mensonges, et je suis bien certain que vous le savez. J'aimerais dire un mot sur la manipulation des media. Vous vous êtes donné beaucoup de mal pour approcher le pool. Le pool n'est pas une organisation volontaire; il ne possède que la moitié des points dans la province. Il faut être membre du pool pour avoir le droit d'expédier des grains. Le pool n'est pas non plus représentatif des fermiers. Seules des organisations volontaires comme le S.N.A., lequel est l'organisation volontaire la plus importante, peut représenter le pool . . .

Le vice-président: Votre période est écoulée, monsieur Cooper.

Je donne maintenant la parole à M. Keyes. Le président n'a pas réalisé que Arlene Franko et Mary Lou Deck n'étaient pas des représentations distinctes, par conséquent, la dixième représentation est M. Keyes. Je m'excuse de ce malentendu.

M. T.E. Keyes (mémoire personnel): Je remercie le président et les membres du Comité. Je suis ici, je crois, surtout à cause de la lettre que j'ai écrite dans les journaux en mars dernier concernant l'importance qu'on doit attacher à VIA Rail. Les retraités sont intéressés à voyager, et ils le font en très grand nombre. À la suite de cela, j'ai reçu un certain nombre d'appels téléphoniques pour me féliciter de même que quelques lettres pour signaler que quelque chose devrait être fait pour améliorer les conditions du service. C'est donc la raison principale pour laquelle je suis ici.

Je m'intéresse au tarif du Nid-de-Corbeau depuis un certain nombre d'années. J'ai ici une lettre de Mackenzie King, datée du 5 mars 1924. J'ai également travaillé dans le courtage des marchandises de 1922 jusque vers 1929. Je me suis retiré des affaires en janvier, juste avant la crise. J'ai ensuite fait des rapports agricoles pour un certain nombre de compagnies. Une d'entre elles était l'*American Farm Board* et avait pour but, essentiellement, de stabiliser le prix des grains sur les marchés de Chicago pour le gouvernement américain.

J'ai avec moi un exemplaire d'un rapport qui a été publié par l'une des compagnies de grain. Le rapport est daté d'août 1930. Ici, comme je l'ai mentionné, j'ai une certaine expérience de ces choses, du moins elles me tiennent à cœur. Je dirais que je n'appuie pas le tarif établi en 1897, avec les coûts de toutes les choses . . .

[Texte]

[Traduction]

• 1015

When you read back or consider the arguments which I have listened to from time to time, and books read by the CPR, and knowing the history of these things... being interested in politics, although never a candidate or this sort of thing... but I have written the odd article for papers. I feel that rate should be subject to correction. I will not say how much.

What the wheat growers should be considering most is futures markets and some arrangement whereby we could provide stabilization of currencies around the world. We had the Bretton Woods Agreements, which was organized and went into effect in 1944 or thereabouts. There were 146 nations which agreed to that, and they set the price of their various currencies. This was in effect until 1970, when a number of the countries started printing currencies too freely. They did not have value for the money which they were printing, and they were getting goods and services from other member countries. A halt was called to that by the various countries and it went back... with the speculators getting in.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Keyes.

Mr. Keyes: I have recently advocated a world central bank which could set the currencies of all countries and we would be able to trade freely, and we would not have to revert to Romania—having to take goods from them on a barter basis. That is one of the things which I think the committee and the country should be looking at.

The Vice-Chairman: Thank you very much. In fairness to all the witnesses we have to listen to today, and to give them equal time, I want to advise the members of this committee that there are six minutes left. I will allow one question from each party.

The first to indicate he had a question was Mr. Hargrave, and if he wants to share with Mr. Mazankowski, he can. You have two minutes.

Mr. Hargrave: Thank you. I will do that, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Please indicate to whom you wish to address your question.

Mr. Hargrave: My question is addressed to Mr. Jim Campbell. I would just say, very briefly and quickly, that I commend him for his forthright statement in which he suggested he is willing to pay more to ship his grain, and while he does not mind paying his own way, he will not bear the cost of inefficiencies. I think those are two very succinct statements.

My question, Mr. Chairman, relates to a reference in Mr. Campbell's remarks about producing some feedgrains for the feedgrain market. I would like to ask him whether he is involved in feeding either cattle or hogs, if he is involved in the livestock sector, and if he sees any reason at all why the livestock sector—especially the feeding sector—and the grain producers—especially the feedgrain producers—cannot genuinely complement each other without any hurt to each

Lorsque vous relisez ou que vous considérez les arguments que j'ai entendus parfois, et les livres lus par le CP, et connaissant l'historique de ces choses... étant intéressé par la politique, bien que je n'ai jamais été un candidat ou quelque chose comme ça... Mais j'ai écrit quelques articles pour les journaux. Je trouve que ce tarif devrait être corrigé, mais je ne dirai pas de combien.

Les producteurs de blé devraient considérer surtout les marchés futurs et un arrangement quelconque qui permettrait la stabilisation des monnaies à l'échelle internationale. Nous avions les accords de Bretton Woods, qui sont entrés en vigueur vers 1944. Environ 146 pays y ont souscrit et ont établi la valeur de leurs diverses monnaies. Cet accord a été en vigueur jusqu'en 1970, au moment où un certain nombre de pays ont commencé à imprimer leurs monnaies trop librement. Ils ne possédaient pas la valeur de l'argent qu'ils imprimaient et obtenaient donc des biens et des services d'autres pays membres. Les divers pays ont donc cessé de respecter l'accord et.. les spéculations sont entrées en scène.

Le vice-président: Merci, monsieur Keyes.

M. Keyes: J'ai récemment préconisé l'existence d'une banque centrale mondiale qui établirait les monnaies de tous les pays et nous pourrions donc faire du commerce librement, et nous n'aurions pas à nous tourner vers la Roumanie—en étant obligé d'échanger des biens avec eux. Je crois que c'est l'une des choses sur lesquelles devrait se pencher le comité et le pays.

Le vice-président: Merci beaucoup. Afin d'être juste pour toutes les personnes qui viennent témoigner aujourd'hui, et pour leur allouer le même temps, j'aimerais prévenir les membres de ce comité qu'il reste six minutes. J'accorde donc une question à chacune des parties.

Le premier à dire qu'il avait une question est M. Hargrave, et s'il veut partager son temps avec M. Mazankowski, il le peut. Vous avez deux minutes.

M. Hargrave: Merci. C'est ce que je ferai, monsieur le président.

Le vice-président: Dites-nous à qui vous adressez votre question s'il vous plaît.

M. Hargrave: Ma question s'adresse à M. Jim Campbell. Je dirai seulement, très rapidement, que je le félicite pour son énoncé direct lors duquel il a suggéré qu'il est prêt à payer plus cher pour transporter son grain, et que bien que cela lui importe peu de payer pour son propre transport, il n'est pas d'accord pour avoir à supporter les coûts des inefficacités. Je crois qu'il s'agit là de deux déclarations très succinctes.

Ma question, monsieur le président, est liée à la référence qu'a fait M. Campbell au sujet de la production de grains de provende pour le marché de grains de provende. J'aimerais lui demander s'il élève des bovins ou des porcs, s'il travaille dans le secteur du bétail, et s'il trouve que le secteur du bétail—en particulier le secteur de l'alimentation—et les producteurs de grains—en particulier les producteurs de grains de provende—ne peuvent absolument pas se compléter les uns les autres sans

[Text]

other, as indeed they have done now for many years? Do you see any reason why that cannot continue and in fact be enhanced?

The Vice-Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Jim Campbell: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hargrave, I do not raise any cattle; I did raise feed wheat at one time, and once in a while I have barley which, if does not go for malting, I have to sell on the feed market. I feel that the livestock men and the grain men have to work together. Our biggest market for feed grains is right here in western Canada. I would hate to see us lose that.

Mr. Hargrave: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Campbell, I was intrigued by your comment that you could truck your product 120 miles to Weyburn and still make money at it. I want to ask three questions. What is it that you are trucking to Weyburn? What are the economics of you being able to make a profit over that kind of long haul? The third question is, do the crops that you ship on an annual basis vary from year to year or is it basically the same thing all the time? The last question is, why is the Weyburn terminal so attractive to you, in terms of your return, when you could really get rid of it just down the road at one of the other terminals?

Mr. Jim Campbell: Mr. Chairman, In the last three years I have trucked all my wheat to Weyburn. I get a better grade and less dockage, which pays for the trucking and I still have a little left over by doing that. My mustard seed is trucked by commercial trucks mostly to Moose Jaw Inland Terminal. Lentils I have hauled on my own as far as 80 miles to be cleaned and processed. In the last few years I have hardly sold anything at the local point because of economics.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Campbell. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have heard a great deal about the so-called inefficiencies. No doubt there still are some, but I was intrigued with Mr. MacMurchy's remarks about co-operation. Mr. MacMurchy, you got into that for a minute or two. I would like you to expand on that a little further in light of what has gone on in the west and particularly in the Prairies. With all the claims about so many inefficiencies, what has happened that has allowed us to increase our shippings of grain, from six or seven years ago, from about 18 million tonnes, to today where it is approaching 30 million tonnes? What has happened to the system in the past number of years that allows us to do that?

Mr. MacMurchy: Mr. Chairman, Mr. Benjamin, I think the obvious argument is that there have been significant invest-

[Translation]

se faire du mal, comme cela a été le cas depuis de nombreuses années maintenant? Voyez-vous une raison pour laquelle ils ne peuvent pas continuer ainsi et que leur relation en fait s'améliore?

Le vice-président: Monsieur Campbell.

Mr. Jim Campbell: Merci monsieur le président. Monsieur Hargrave, je n'élève pas de bétail; j'ai déjà cultivé du blé de provende, et je cultive parfois de l'orge, qui, si elle ne sert pas à la préparation du malt, doit être vendue sur le marché du fourrage. Je crois que les éleveurs de bétail et les producteurs de grains devraient travailler ensemble. Notre plus gros marché pour les grains de provende est ici, dans l'Ouest du Canada. Il ne faudrait pas le perdre.

M. Hargrave: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur Campbell, cela m'intrigue de savoir que vous transportez vos produits par camion sur 120 milles jusqu'à Weyburn et que cela vous rapportait de l'argent. J'ai trois questions à vous poser. Qu'est-ce que vous amenez par camion à Weyburn? Et comment cela se fait-il que vous soyez capable de faire un profit malgré le long trajet à parcourir? Voici ma troisième question: les récoltes que vous transportez annuellement varient-elles d'année en année ou sont-elles toujours la même chose? Et ma dernière question, pourquoi le terminal de Weyburn vous attire-t-il tant, en termes de profit, lorsqu'il serait si simple de vous défaire de vos produits tout près de chez vous à l'un des autres terminaux?

Mr. Jim Campbell: Monsieur le président, ces trois dernières années, j'ai transporté par camion tout mon blé jusqu'à Weyburn. J'y obtiens une meilleure qualité et moins de déchets, ce qui paye pour le transport par camion et me laisse un certain profit. Des camions commerciaux transportent la graine de moutarde de plusieurs récoltes en grande partie au terminal de Moose Jaw Inland. J'ai déjà transporté des lentilles sur 80 milles pour les faire nettoyer et traiter. Ces dernières années, j'ai vendu très peu de choses, localement à cause de l'économie.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Campbell. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons beaucoup entendu parler de ce qu'on appelle les inefficacités. Sans aucun doute, il y en a encore, mais la remarque de M. MacMurchy sur la coopération m'intrigue. M. MacMurchy, vous en avez parlé pendant une minute ou deux. J'aimerais que vous en parliez encore un peu plus à la lumière de ce qui s'est passé dans l'ouest, et en particulier dans les Prairies. Alors que tout le monde parle d'inefficacités, comment cela se fait-il que nous avons pu accroître nos envois de grains, depuis six ou sept ans, d'environ 18 millions de tonnes à presque 30 millions de tonnes aujourd'hui? Qu'est-il arrivé au système ces dernières années pour nous permettre de faire cela?

M. MacMurchy: Monsieur le président, monsieur Benjamin, je crois que l'argument évident, c'est qu'il y a eu des investisse-

[Texte]

ments made within the system. Those investments have been made by most of the participants in that system, though not by all, and it covers the terminal capacity and it covers main-line capacity, and it covers branch-line rehabilitation, and it covers the purchase of significant amounts of rolling stock. That has allowed the increased movements to take place, I think, in large part.

Mr. Benjamin: And country elevator systems.

Mr. MacMurchy: And country elevator systems as well, absolutely.

The Vice-Chairman: Thank you. The Chair requests the guidance of this committee. The time has run out for this group. But in view of the fact that the hon. Mr. MacMurchy was a minister in the previous government, and has a great deal of knowledge of Saskatchewan, there has been a request to allow the hon. Don Mazankowski, who was the Minister of Transport, and who was referred to in Mr. MacMurchy's brief, if he could ask a question. Do I have agreement, without setting a precedent?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman, for your generosity. That is very kind of you.

I want to take the opportunity to commend Gordon MacMurchy for what I consider to be a very well reasoned and sensible and practical approach to this whole problem. It stresses co-operation. I know that he will recall some of the discussions that we had during a period where there was a great deal of fingerpointing going on. Rather than working together as a cohesive unit—the component parts of the grain handling and transportation system—we were, in effect, working against each other. It was through the pulling together of everyone involved in the system that we got it rolling again and it has performed quite well. I fully support his contention that the only way this system can work is through co-operation and ensuring that we are all working towards the achievement of one common objective.

• 1025

In light of that and in full support of the spirit which is a part of that I wonder, Mr. MacMurchy, if you could enlighten us or give the committee any new suggestions when you conclude your remarks so as to encourage this committee to work towards establishing a framework or an environment of co-operation. Then you conclude your statement by saying that it is important, not only that the railways and farmers, but the bulk commodity shippers and everyone involved, work together to resolve the issue before us. Do you have any new approaches or suggested framework under which that new spirit of co-operation might once again be restored?

Mr. MacMurchy: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, if I had I would be out doing it. I would not be suggesting that the committee do it. I think the committee is a vehicle for it. I think the committee has been asking appropriate questions to those who say that Bill C-155 is not a good bill; what is an

[Traduction]

ments importants apportés au système. Ces investissements ont été faits par la plupart des participants de ce système, bien que pas par tous, et cela couvre la capacité du terminal, la capacité de la voie principale, l'amélioration des voies de service, et l'achat de grandes quantités de matériel ferroviaire roulant. C'est cela qui a permis, je crois, en grande partie, l'accroissement des mouvements.

M. Benjamin: Et les systèmes d'élévateurs à la campagne.

M. MacMurchy: Et les systèmes d'élévateurs à la campagne également, oui.

Le vice-président: Merci. Je vous demande votre avis. Le temps alloué à ce groupe est écoulé. Mais, étant donné que l'honorable M. MacMurchy a été ministre dans le gouvernement précédent, et connaît très bien la Saskatchewan, on m'a demandé de permettre à l'honorable Don Mazankowski, qui a été le ministre des Transports, et duquel a parlé M. MacMurchy, s'il pouvait poser une question. Êtes-vous d'accord, sans que cela crée un précédent?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Merci. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci de votre générosité monsieur le président. Cela est très gentil.

J'aimerais profiter de l'occasion pour féliciter Gordon MacMurphy pour ce que je trouve être une approche très bien raisonnée, sensible et pratique à tout ce problème. L'accent est mis sur la coopération. Je sais qu'il se rappellera certaines des discussions que nous avons eues pendant une période où tout le monde se renvoyait la balle. Plutôt que de travailler ensemble et d'être un tout cohérent—les composantes du système de manutention et de transport des grains—nous travaillions, en fait, les uns contre les autres. Il a fallu rassembler tout ce qui était partie intégrante de ce système pour qu'il se remette à rouler et, depuis ce temps-là, il fonctionne très bien. Je suis entièrement d'accord avec son affirmation voulant que la seule façon d'assurer le bon fonctionnement du système, c'est la coopération et la poursuite d'un objectif commun.

A la lumière et dans l'esprit de vos remarques, pourriez-vous M. MacMurchy, éclairer notre lanterne ou faire au Comité quelques nouvelles suggestions sur la façon dont le Comité pourrait établir un cadre ou un climat de coopération. Puis, vous concluez votre affirmation en disant qu'il est important que non seulement les sociétés ferroviaires et les agriculteurs mais aussi les expéditeurs de marchandises en vrac et toutes les personnes concernées travaillent ensemble pour résoudre le problème que nous avons. Pouvez-vous nous suggérer quelques nouvelles façons de rétablir cet esprit de coopération?

M. MacMurchy: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, si j'avais la réponse, je serais déjà en train de la mettre en pratique. Je ne veux pas dire que le Comité devrait le faire. Je crois que le Comité peut être le véhicule de cet esprit de coopération. Je crois que le Comité a demandé les bonnes

[Text]

alternative approach? I think if you continue to do that, it may open some doors to other groups to participate in solving the problem in the way that the problem, which was a very severe one five, six, seven years ago, was solved. We build the system by all getting together to do it. I think that is the only proposition in my mind to consider, since the differences that exist around this existing bill are so bad, that has to be cooled. In the meantime, as I say, build yourself the best transportation system in the world.

Mr. Mazankowski: Mr. MacMurchy, in fulfilment of that spirit of co-operation from the producers' point of view, do you sense that there will be a time in the foreseeable future when producers would be prepared to share in a greater portion of the cost to move their grain from the production area to export position?

Mr. MacMurchy: Mr. Chairman, if you are going to pursue the investment strategy which I put forward, I would see co-operation by the producers of grain in the future as they have co-operated in the past. That is because they have made some capital investments in the whole system, including investments in the rolling stock through the purchase of hopper cars. And I would see the producers participating in the same way in the future, if this co-operative approach is going to be pursued.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. MacMurchy. I want to thank all the witnesses who appeared in this first group. We appreciate your input, and it will be taken into consideration. Yes, Mr. Campbell, a point of order.

Mr. Jim Campbell: I wonder if I have any rights here. I am here on my own behalf; I am not working for any grain company. I would just like to correct that.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Correction noted.

I will call the next 10 representatives. I now call on Mr. Darren Tapp of Biggar, Saskatchewan; Mr. Gil Pedersen from Baldwin, Saskatchewan; Mr. Lorne C. Cholin of Kerrobert, Saskatchewan. Mr. Victor Murray of Young, Saskatchewan. We have a joint submission by George Tkach and Tom Howland; also, there is a second joint submission by Nick Cherkas and Andre Kazakoff of Kamsack, Saskatchewan. With us, too, Mrs. Margaret Karras of Welwyn, Saskatchewan; Mr. John S. Burton of Regina, Saskatchewan; Mrs. Janice Vilcu of Midale, Saskatchewan; Mr. C. B. Argue of Grenfeld, Saskatchewan.

Proceed, please.

Mr. Jim Tapp (Individual Presentation) Mr. Chairman, This is my son's brief: It is not mine.

The Vice-Chairman: You may turn it in and it will be recorded. If you read it in, it goes on tape, but you will have time for comments. If you want to use your time for comments, you can. Either way is acceptable.

[Translation]

questions à ceux qui disent que le projet de loi n'est pas un bon projet de loi. Quelle pourrait être une autre façon d'aborder le problème? Selon moi, si vous continuez à faire cela, il se peut que d'autres groupes acceptent de participer à la solution du problème de la même façon qu'on l'a résolu il y a cinq, six ou sept ans alors qu'il était très grave. Nous construisons le système en nous mettant tous à l'ouvrage. Pour moi, c'est la seule proposition à laquelle je peux penser, car les différences d'opinions sont tellement grandes à l'égard de ce projet de loi qu'il faut le mettre de côté. Entre-temps, construisons le meilleur système de transport au monde.

M. Mazankowski: M. MacMurchy, croyez-vous que les producteurs seront prêts dans un proche avenir à assumer, dans cet esprit de coopération, une plus grande partie des coûts d'expédition de leurs céréales vers les ports d'exportation?

M. MacMurchy: Monsieur le président, si nous envisageons de poursuivre la stratégie d'investissement que j'ai proposée, les céréaliculteurs coopéreront dans l'avenir comme ils l'ont fait dans le passé. Ils ont fait des investissements dans tout le système, y compris dans le matériel coulant au moyen de l'achat de wagons-trémies. Quant à moi, c'est de cette façon que je vois la participation des producteurs dans l'avenir, si l'on veut poursuivre cette approche de coopération.

M. Mazankowski: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur MacMurchy. Je veux remercier tous les témoins qui ont fait partie du premier groupe. Nous apprécions les renseignements que vous nous avez donnés et nous en tiendrons sûrement compte. Oui, monsieur Campbell, un rappel au Règlement.

M. Jim Campbell: Je me demande si je peux vous interrompre. Je suis ici pour mon propre compte; je ne travaille pas pour une société graniétière quelconque. Je voulais simplement apporter cette correction.

Le vice-président: Merci beaucoup. Nous prenons note de cette correction.

J'appelle maintenant les dix prochains représentants. M. Darren Tapp, de Biggar, Saskatchewan, M. Gil Pedersen, de Baldwin, Saskatchewan, M. Lorne C. Cholin, de Kerrobert, Saskatchewan; M. Victor Murray, de Young, Saskatchewan. M. George Tkach et M. Tom Howland feront une présentation conjointe de même que M. Nick Cherkas et M. Andre Kazakoff de Kamsack, Saskatchewan. Nous entendrons également Mme Margaret Karras, de Welwyn, Saskatchewan; M. John S. Burton, de Régina, Saskatchewan; Mme Janice Vilcu, de Midale, Saskatchewan; et M. C.B. Argue, de Grenfeld, Saskatchewan.

Commençons, s'il vous plaît.

M. Jim Tapp (représentant individuel): Monsieur le président, ceci est l'exposé de mon fils, ce n'est pas le mien.

Le vice-président: Vous pouvez me donner votre exposé, et nous l'inscrirons dans le registre. Si vous le lisez, il sera enregistré sur bobine, mais vous pourrez ajouter des commentaires. Si vous voulez utiliser le temps qui vous est alloué pour

[Texte]

Mr. Tapp: Mr. Chairman, committee members, the brief I present today deals with the effect the changes to the statutory Crowsnest Pass freight rate will have on my future. As a Canadian citizen, I feel it is my right to protest against these changes on behalf of myself and every other Canadian who will be similarly affected.

In the 1982-1983 crop year, my father, who is a farmer, delivered 8,536 bushels of wheat. At the present freight rates he paid \$1,117.96 in freight rates. At five times the present rate he would have to pay \$5,898.80. This fall my application has been accepted for a two-year course in forestry technology at the Northern Alberta Institute of Technology. Using a conservative, rather than a liberal, estimate the cost of the first year of post-secondary education is \$5,030.

The point I am making is that in a farming operation, which is already marginally profitable, an extra \$10,000 expense per annum cannot be tolerated. Freight rates must be paid to move grain, which leads me to believe that it is my education which will be the first victim of higher freight rates. Student loans? Farm people seldom qualify due to the higher acceptable level of assets. To qualify myself, I would have to live away from home as a non-dependant for at least 12 months. How can I live away from home without some means of support?

This brings me to my second major point. The shipping point of Biggar in the 1981-1982 crop year handled 2,675 million bushels of grain. I use 1981-1982 figures because the final figures of 1982-1983 are not yet in. However, the elevator agents, with whom I spoke, assured me that the figures could double for 1982-1983. At present freight rates, the cost of shipping grain in 1981-1982 was \$369,150. At five times Crow rate that figure jumps to \$1,845,750... money which will not be spent in Biggar or anywhere in Saskatchewan for that matter.

The effect on me, personally, as on hundreds of thousands of others, would be immediate and devastating, with a decrease in an already pitifully small job market and in many cases, the loss of existing jobs. If the state of the economy, provincially, federally and worldwide, has drastically reduced job opportunities for well-trained, well-educated and skilled employees, it has virtually eliminated them from the young people such as myself. A further reduction of \$1 to \$2 million in the cashflow of our community would ensure the continuation of that situation.

• 1035

I would like the members of the committee to understand, to really try to understand the feelings of futility, of anger, even despair such a situation evokes in a young person such as

[Traduction]

faire des commentaires, vous le pouvez. Vous pouvez procéder d'une des deux façons.

M. Tapp: Monsieur le président, membres du Comité, l'exposé que je présente aujourd'hui traite des conséquences que les modifications au tarif statutaire du Nid-de-Corbeau auront sur mon avenir. En tant que citoyen canadien, j'ai le droit de m'opposer à ces modifications en mon nom et en clui de tous les autres Canadiens qui seront touchés de la même manière.

Au cours de la campagne agricole 1982-1983, mon père, un agriculteur, a livré 8,536 boisseaux de blé. Aux tarifs actuels, cela lui a coûté \$1,117.96 de de transport. À des tarifs cinq fois plus élevés, celui lui aurait coûté \$5,898.00. Cet automne, j'irai suivre un cours de deux ans en technique forestière au *Northern Alberta Institute of Technology*. En se fondant sur des données modérées, et non exagérées, on peut estimer le coût de la première année d'études postsecondaires à \$5,030.

Ce que j'essaie de souligner, c'est qu'il est difficile pour un exploitant agricole, dont l'entreprise est déjà peu rentable, d'assumer une dépense additionnelle de \$10,000. Il faut obligatoirement payer les frais de transport des céréales, donc, cela me porte à croire que ce sera mon éducation qui sera la première victime de la hausse du tarif marchandises. Les prêts aux étudiants? Les jeunes de la ferme peuvent difficilement en obtenir à cause de l'importance des actifs agricoles. Pour pouvoir obtenir un tel prêt, il faudrait que je vive ailleurs que chez moi, comme personne non dépendante, pendant au moins douze mois. Mais comment puis-je vivre ailleurs que chez moi sans moyen financier pour le faire?

Cette remarque me permet de présenter mon deuxième point. Le point d'expédition de Biggar a reçu, au cours de la campagne agricole 1981-1982, 2,675 millions de boisseaux de céréales. J'utilise les chiffres de 1981-1982 parce que ceux de 1982-1983 ne sont pas encore connus. Cependant, les agents de silos à qui j'ai parlé, m'assurent que ces chiffres pourraient être deux fois plus élevés. Aux tarifs de transport actuels, le coût d'expédition des céréales a été de \$369,150 en 1981-1982. À des tarifs cinq fois plus élevés que le tarif du Nid-de-Corbeau, ce coût atteint \$1,845,750, somme qui ne sera pas dépensée à Biggar, ni, quant à cela, ailleurs en Saskatchewan.

Les conséquences qu'une telle augmentation aura sur moi et sur des milliers d'autres, seront immédiates et dévastatrices et s'accompagneront d'un rétrécissement d'un marché de l'emploi déjà très mince et, dans de nombreux cas, de la perte d'emplois existants. Si la situation économique, à l'échelle des provinces du Canada et du monde, a réduit de façon marquée le marché de l'emploi pour les personnes qui ont une bonne formation, une bonne éducation et une compétence appropriée, elle a pratiquement éliminé ce marché pour des jeunes gens comme moi. Une autre réduction d'un à deux millions de dollars de la marge brute d'autofinancement de notre collectivité ferait en sorte que cette situation se maintienne.

J'aimerais que les membres du Comité comprennent—qu'ils essaient vraiment de comprendre les sentiments de futilité, de colère, et même de désespoir qu'inspire une telle situation à un

[Text]

myself who, after having completed 12 years of primary, elementary and secondary education, finds his plans for the future threatened by the government action.

Last summer, I worked full-time for a farmer, a feedlot operator. This summer he has not hired anyone; he has laid off permanent help. A local lumberyard normally hires a student for the entire summer. They hired me for three days. Out of my graduating class of 54 students, one student has a full-time job, a job which he had part-time for the past year. Of the remaining 53 students, 6 of us have part-time jobs, which leaves 47 grade 12s with no summer employment and almost no prospects for fall or winter.

Take away \$1 to \$2 million annually from this already limited job market, and what hope is left for these young people for their future employment?

The Vice-Chairman: Mr. Tapp, your time is up. If you will turn in the brief it will be annexed to today's proceedings.

Mr. Tapp: Okay, thank you.

The Vice-Chairman: Thank you. The second gentleman, please.

Mr. Gil Pedersen (Individual Presentation): I am presenting this brief on behalf of myself and my two brothers. I submitted a brief to the committee prior to July 22, so you should have it on file.

The Vice-Chairman: It is on file.

Mr. Pedersen: I wish for the entire brief to be part of the record. I will be reading some parts of the brief that I wish to emphasize, and making a few other comments this morning.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Pedersen: We are pleased to have this opportunity, Mr. Chairman, to make our views known on the matters of the Crow rate, Bill C-155. But first, we have to register our displeasure on the timing of the hearings, the restricted location for hearings and the lack of advertising about where and when the hearings would be held.

July and August are not convenient times for most farmers to take time to prepare our presentation on a topic as wide-ranging as Crow. November would have been a much better choice, if there was genuine interest in getting input from farmers.

After choosing August for the hearings, restricting it to Regina for only three and a half days eliminates many farmers who would have made presentations if the location had been more convenient. But the single item that ensured that very

[Translation]

jeune comme moi qui, après avoir terminé douze années d'études primaires, élémentaires et secondaires, se rend compte que les plans qu'il a dressés pour son avenir sont menacés par une mesure gouvernementale.

L'été dernier, j'ai travaillé à temps plein pour un fermier comme préposé du parc d'engraissement. Cet été, ce fermier n'a embauché personne; il a mis à pied des employés permanents. Un chantier de scierie local embauche habituellement un étudiant pendant tout l'été. On m'a embauché pour une durée de trois jours. Des 54 élèves qui ont terminé leurs études en même temps que moi, un seul occupe un emploi à temps plein, un emploi qu'il a exercé à temps partiel au cours de l'année dernière. Des 53 élèves restants, 6 d'entre nous occupons un emploi à temps partiel, de sorte que 47 élèves de douzième année n'ont pas obtenu d'emploi d'été et presque aucune perspective d'emploi ne s'offre à eux pour l'automne et l'hiver.

Si vous retirez un à deux millions de dollars par année de ce marché du travail qui est déjà limité, quel espoir restera-t-il aux jeunes?

Le vice-président: Monsieur Tapp, la période qui vous était consacrée est écoulée. Si vous voulez déposer le mémoire, il sera annexé aux délibérations de la journée.

M. Tapp: D'accord, merci.

Le vice-président: Merci. La deuxième personne, s'il vous plaît.

M. Gil Pedersen (exposé individuel): Je vous présente le mémoire suivant en mon nom et au nom de mes deux frères. J'ai saisi le comité d'un mémoire avant le 22 juillet, de sorte que vous devriez l'avoir dans vos dossiers.

Le vice-président: Il s'y trouve.

M. Pedersen: J'aimerais que tout le mémoire soit consigné au compte rendu. J'en lirai certains extraits, sur lesquels j'aimerais insister, et je formulerai ce matin quelques autres observations.

Le vice-président: Merci.

M. Pedersen: Monsieur le président, nous sommes heureux que l'occasion nous soit offerte de vous faire part de notre opinion sur les questions du tarif du Nid-de-Corbeau et du projet de loi C-155. Mais tout d'abord, nous tenons à exprimer notre mécontentement en ce qui concerne le moment où se tiennent les audiences, l'endroit où elles se tiennent ainsi que l'absence de publicité en ce qui concerne le lieu et l'endroit où elles devaient se tenir.

Pour la plupart des agriculteurs qui devront prendre le temps de préparer un exposé sur un sujet aussi vaste que le tarif du Nid-de-Corbeau, les mois de juillet et août ne constituent pas une bonne période. Novembre aurait été un bien meilleur choix, si l'on désirait vraiment obtenir l'opinion des agriculteurs.

Après avoir choisi de tenir les audiences en août, vous décidez qu'elles se tiendront à Régina pendant seulement trois jours et demi, ce qui sert à éliminer de nombreux agriculteurs qui auraient autrement présenté un exposé si l'endroit avait été

[Texte]

few farmers would be heard was the total lack of any kind of advertising in the weekly papers or over the radio as to the times, the places or the format the hearings would take.

I especially have to make a comment about my own local MP, Mr. Bill McKnight, who is a member of this committee. I am on his mailing list and I receive all kinds of documents, at public expense, dealing with a wide range of things including Conservative Party functions, but he did not see fit to send out one line as to where, when or what these hearings were going to take.

This rate, when it first came into being in 1897, was brought about by an agreement between the Government of Canada and CPR. It was an agreement of convenience. CPR was planning to build the Crowsnest line regardless, to tap the rich mineral areas in southern B.C., and the Government of Canada was going to have to regulate rates on the railroads because of western political pressure. The rate that was agreed on was probably the highest rate that would be tolerated by western farmers of the day.

Going into the bill itself, some of the possible effects of the bill, and the performance guarantees that are supposed to be there. Neither CN nor CPR, historically, has had a very good track record of living up to agreements or commitments. The federal government in the past has shown no desire whatsoever to get tough with either railroad for not performing. Why should we as farmers expect a change on the part of either the railways or the government?

Increased rates will have a twofold effect on local communities. First, farmers will have considerably less money to spend and will be doing more shopping around before they spend. Second, with higher rates the railroads will be able to offer discounts for multiple-car loadings and cause an accelerated centralization of the handling system. Increased rates will also cause a rapid increase in farm bankruptcies.

Centralization will place much greater stress on our roads, and in turn will place more costs onto farmers, via taxes, to pay for road maintenance.

I have here a copy of a telegram which I received from the committee, confirming my appearance. The thing that struck me about that telegram was the fact that it was sent from Ottawa to Winnipeg, Manitoba. From Winnipeg they phoned me. Why did they not just phone me from Ottawa? If that is

[Traduction]

mieux choisi. Mais l'élément unique qui a servi à assurer que très peu d'agriculteurs seraient entendus a été l'absence totale de publicité, de quelque genre que ce soit, dans les hebdomadaires ou à la radio concernant le moment et l'endroit où se tiendraient les audiences, ainsi que la forme qu'elles prendraient.

Permettez-moi particulièrement de formuler une observation concernant mon propre député local, M. Bill McKnight, qui fait partie du Comité. Mon nom se trouve sur sa liste de diffusion, et je reçois, aux frais du public, toutes sortes de documents ayant trait à une vaste gamme de sujets, y compris les fonctions du Parti conservateur, mais il n'a pas jugé bon de m'envoyer un mot pour me prévenir de l'endroit et du moment où les audiences se tiendraient.

Lorsqu'il a été créé en 1897, ce tarif a été instauré au moyen d'une entente conclue entre le gouvernement du Canada et le Canadien Pacifique. Cette entente avait été conclue par souci de commodité. Les chemins de fer du Canadien Pacifique prévoyaient construire la voie de la Passe du Nid-de-Corbeau de toute façon, pour desservir les riches régions minières du sud de la Colombie Britannique, et le gouvernement du Canada allait devoir réglementer les tarifs imposés par les chemins de fer en raison des pressions politiques exercées par l'Ouest. Le tarif dont on a convenu était probablement le tarif le plus élevé qui eût été toléré à l'époque par les agriculteurs de l'Ouest.

En ce qui concerne le projet de loi proprement dit, certaines des répercussions éventuelles du projet de loi ainsi que les garanties qui sont censées s'y trouver sur le plan du rendement de l'industrie, précisons dès le départ que ni le CN, ni le CP n'a, par la passé, été très préoccupé par le respect des ententes conclues ni des engagements pris. Par le passé, le gouvernement fédéral n'a jamais manifesté le désir d'adopter une attitude plus stricte à l'égard de l'une ou l'autre société du fait qu'elle ne s'accusait pas de ses engagements. Pourquoi nous, agriculteurs, devrions-nous nous attendre à ce que l'une ou l'autre partie modifie sa ligne de conduite?

L'accroissement des tarifs aura un double impact sur les collectivités locales. Tout d'abord, les agriculteurs auront considérablement moins d'argent à dépenser et magasineront beaucoup plus avant de dépenser. En deuxième lieu, en imposant des tarifs supérieurs, les sociétés de chemins de fer seront en mesure d'offrir une remise dans le cas du chargement de plusieurs wagons, ce qui causera une centralisation accélérée de la manutention. Par ailleurs, l'accroissement des tarifs entraînera une augmentation rapide du nombre de fermes en faillite.

Une telle centralisation exigera un recours beaucoup plus grand au réseau routier, ce qui, en retour, exigera que les agriculteurs assument des coûts accrus, sous forme de taxes, de façon à couvrir le coût de l'entretien des routes.

J'ai ici le double d'un télégramme que j'ai reçu du comité, pour confirmer le fait que je témoignerais. La chose qui m'a frappé dans ce télégramme est qu'il ait été envoyé d'Ottawa à Winnipeg (Manitoba). De Winnipeg, on m'a téléphoné. Pourquoi ne m'a-t-on pas simplement téléphoné d'Ottawa? Si c'est cela, la méthode de centralisation du CN CP, est-ce que

[Text]

the method of CNCP centralization, are they planning also one delivery point for the Prairies?

Creating economic diversity by increasing grain freight rates is a pipe dream. In the past, every time grain prices have dropped it has led to farm depression.

We recommend the following:

1. The statutory rate be maintained as it is.
2. The government use its power to ensure performance by CN and CP.
3. A national transportation policy be developed which regards transportation as a public utility.
4. Amalgamation of CN, CP, BCR and any other railroads under one management.
5. A realistic costing study of the entire railroad system.
6. If the railroads need more money in total, then it comes from the federal treasury.

I would like to recommend to the committee that they read two books. One is *To Kill the Crow*, written by John Gallagher, published by Challenge Press. The second is *The CPR: A Century of Corporate Welfare*, by Robert Shouldice, published by James Lewis and Samuel.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Before I call the next witness, please understand that the committee has come to hear your opposition to or your support of the bill or what amendments you would like, and you would make more valuable use of your time if you address it to the issue rather than the methods used and the circumstances.

We as a committee are locked into certain procedures, and referring to them now or hoping that they are going to be changed—we are locked into a system that is going to take place in the next three weeks, and I think that the remarks addressed to the bill and its content or against it, and what amendments you would like to see take place, would be more productive. If you feel that you have had a chance to appear before the committee and others have not, I urge you to make the most of your appearance here.

With that remark—I have not taken it off your time—Mr. Lorne Cholin, I believe, is the next spokesman. Mr. Cholin.

Mr. Lorne Cholin (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

ces sociétés prévoient également un point de livraison pour les Prairies?

La création d'une diversité économique fondée sur l'accroissement des taux de fret du grain est une chimère. Par la passé, toutes les fois où le prix du grain a chuté, cela a entraîné une dépression du secteur agricole.

Nous formulons donc les recommandations suivantes:

1. Que le tarif prévu dans la loi soit maintenu tel quel.
2. Que le gouvernement utilise les pouvoirs dont il est investi pour veiller à ce que le CN et le CP respectent leurs engagements.
3. Qu'on élabore une politique nationale en matière de transport qui fasse du transport un service public.
4. Que le CN, le CP, B.C.R. et toute autre société ferroviaire soient regroupés sous les auspices d'un seul comité de direction.
5. Qu'on effectue une étude réaliste des coûts pour l'ensemble du réseau ferroviaire.
6. Que les fonds dont les sociétés ferroviaires peuvent avoir besoin soient puisés intégralement à même le trésor fédéral.

J'aimerais recommander aux membres du Comité la lecture de deux ouvrages. L'un s'intitule *To Kill the Crow*, est écrit par John Gallagher et publié par Challenge Press. Le deuxième s'intitule *The CPR: A Century of Corporate Welfare*, par Robert Shouldice, publié par James Lewis et Samuel.

Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Avant de convoquer le témoin suivant, j'aimerais que vous compreniez que le Comité est venu entendre votre opinion, que vous appuyiez le projet de loi ou que vous vous y opposez, ou les amendements que vous aimerez y apporter, et la période qui vous est allouée sera employée à meilleur escient si vous vous en teniez à la question plutôt qu'aux méthodes utilisées et aux circonstances qui entourent les audiences.

Or en tant que membres d'un Comité, nous devons respecter une certaine procédure, et le fait d'y faire allusion ou d'espérer qu'elle sera modifiée—nous sommes emprisonnés dans un système auquel nous devrons nous conformer pendant les trois prochaines semaines, et je crois que les observations relatives au projet de loi et à son contenu qu'une personne soit pour ou contre, ainsi que le genre d'amendement qui, à votre avis, devrait être apporté au projet de loi, serait plus productive. Si vous estimez avoir été chanceux de pouvoir vous présenter devant le Comité tandis que d'autres personnes n'en ont pas eu l'occasion, alors je vous invite fortement à tirer le meilleur parti possible de votre présence ici.

Après cette observation—le temps que j'ai pris ne sera pas déduit de la période qui vous est allouée—M. Lorne Cholin, je crois, est le prochain porte-parole. Monsieur Cholin.

M. Lorne Cholin (exposé individuel): Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Chairman, members of the standing committee, I am a farmer from Kerrobert, Saskatchewan, approximately 270 miles northwest of here. I am in grain and livestock production; beef cattle and wheat, basically.

I have the most severe opposition to Bill C-155. It takes a very narrow perspective on the so-called problem, and I regard it as one of the tools that was forecast in 1969 in the task force on agriculture, where the stated policy in the federal government was to remove from the farm sector two out of three farmers by 1985.

• 1045

I might add that I spent from June 29 to July 12 trying to get communication with the committee. On July 12 I sent a registered letter to the committee; as yet I have had no reply. I am only here courtesy of a neighbour who was down here for the last couple of days and phoned me to inform me that my name was on the list. Now, if you did not receive my letter, why is my name on the list? I would have appreciated a little bit more of a warning so that I could have had a completely written brief for you people to pursue.

As I said earlier, slightly over 50% of my income is from livestock production. I consider it the height of foolishness and short-sightedness and an example of a very narrow perspective to produce grain at a loss and put it into my livestock operation and think I am making money out of my farm.

As committee members and elected members of Parliament for Canada, I ask where is your conscience, where is your sense of responsibility when you consider putting forth the recommendation suggesting that the largest corporation in Canada should be given control of the delivery system of grain, which has been one of Canada's only consistent foreign exchange earners? The implications of that are drastic; the higher rate to be paid by farmers is only the tip of the iceberg.

All I can say, in wrapping up, is that I object to it. I would much prefer to answer your questions.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I now call on Mr. Victor Murray, please.

Mr. Victor Murray (Individual Presentation): I thank you for the opportunity for the presentation. I would like to thank the committee for the visit; I love dialogue. I presented a brief, and I think you have it. I will shorten it down. I prefer questions.

Bill C-155 should be defeated, and a vote of the farmers taken to decide this issue on the Crow rate. It is a simple, democratic procedure.

[Traduction]

Monsieur le président, honorables membres du Comité permanent, je suis un agriculteur de Kerrobert (Saskatchewan) qui est situé à environ 270 milles au nord de Régina. Je suis producteur de grain et éleveurs de bétail: essentiellement je fais l'élevage du boeuf et je produis du blé.

Je m'oppose de façon la plus vive aux dispositions du projet de loi C-155. Ce document envisage de façon très étroite le présumé problème, et je le considère comme l'un des mécanismes dont le groupe d'études sur l'agriculture avait prévu l'avènement en 1969; alors, l'orientation déclarée du gouvernement fédéral consistait à faire disparaître les deux tiers des agriculteurs avant 1985.

J'aimerais ajouter que j'ai passé la période allant du 29 juin au 12 juillet à essayer de communiquer avec le Comité. Le 12 juillet, j'ai envoyé une lettre recommandée au Comité; je n'ai toujours pas reçu de réponse. Je ne suis ici que grâce à la courtoisie d'un voisin qui se trouve ici depuis quelques jours et qui m'a téléphoné pour m'informer que mon nom figurait sur la liste. Or, si vous n'avez pas reçu ma lettre, pourquoi mon nom figure-t-il sur la liste? J'aurais apprécié avoir un préavis un peu plus long de façon à préparer un mémoire dûment écrit que vous auriez pu étudier.

Comme je l'ai dit plus tôt, un peu plus de 50 p. 100 de mon revenu provient de l'élevage du bétail. Je considère que produire du grain à perte et l'utiliser pour mon élevage en croyant que ma ferme fait de l'argent constitue le comble de la sottise et de l'imprévoyance ainsi qu'un exemple d'une perspective très étroite.

Je me demande où est votre conscience, votre sens de responsabilité en votre qualité de membres du Comité et de représentants élus au Parlement du Canada, lorsque vous envisagez de recommander que la plus importante société canadienne jouisse du contrôle du système de transport du grain, qui, par le passé, a été l'un des seuls secteurs d'activité canadiens à rapporter constamment des devises étrangères? Les répercussions d'une telle décision sont draconiennes; le tarif plus élevé que devra acquitter les agriculteurs n'est que la partie émergée de l'iceberg.

Tout ce que je puis dire, en guise de conclusion, est que je m'y oppose. Je préférerais de beaucoup répondre à vos questions.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Victor Murray a maintenant la parole.

M. Victor Murray (exposé individuel): Je vous remercie de me donner l'occasion de présenter un exposé. J'aimerais remercier le Comité de nous visiter ainsi; j'adore dialoguer. J'ai présenté un mémoire, et je crois que vous l'avez en votre possession. Je vais le résumer. Je préfère les questions.

Le projet de loi C-155 devrait être rejeté, et l'on devrait demander aux agriculteurs de voter pour trancher la question du tarif du Nid-de-Corbeau. Il s'agit là d'une procédure simple et démocratique.

[Text]

My father and mother came to Saskatchewan as pioneers in 1905. They used pure-bred Clydesdale show horses. I have farmed with horses. My brother and I have raised beef cattle. We went into the dairy herd. I am now on the original farm, raising registered grain and farming with my sons and daughters. There are 10 adults and 5 children living on 17 quarters of land. This is a family farm.

I believe in democracy. We are the originators of the White Crow Campaign that went to Ottawa; 15,170 signatures were on that Crow, at \$1 signature. This process was taken to prove that there was support for the statutory Crow rate to remain, to show Mr. Trudeau that there was no consensus for Pepin's plan, and to show provincial governments and wheat pools that over 75% of the membership wanted to keep the Crow rate.

What else is necessary in our democratic rights to prove this point? We are only 5% of the population, and we should have the right in a democracy to have control over our own way of life. If we are always overruled, more drastic measures might be taken, for this unrest breeds uncontrolled demonstrations, separatism, and even communism. It would be a tragedy if in the future of Canadian history it read revolt and bloodshed because the democratic rights of 5% of the food producers were ignored. I love democracy. Let Canadian farmers enjoy their way of life and produce that renewable resource, food.

The other concern I have is stress. I see it in my family operation, of the 15 who are on 17 quarters of land. The stress of the financial squeeze is telling. If this continues, two of my married sons will have to leave the farm. When they leave the farm, they can rip a motor apart, they can weld, and they can do a lot of jobs; they are going to make the competition real tough for the guy who is out of work right now.

In the last 10 years, young people have come back to the farm. If this cost-price squeeze continues or worsens with the Crow rate going, Canada should not lose this community-minded food producer. Social problems will result.

In conclusion, I would like to say that Canada has an abundance of the two most important products in the world—water and food. Therefore let us move agriculture up to where it belongs . . . —number one on the priority list—and we will solve the economics in Canada.

Thank you.

[Translation]

Mon père et ma mère sont venus en Saskatchewan comme colons en 1905. Ils utilisaient des chevaux d'exposition de pure race, des Clydesdale. J'ai cultivé la terre avec des chevaux. Mon frère et moi avons fait l'élevage du bœuf. Nous avons ensuite eu un troupeau de vaches laitières. À l'heure actuelle, je m'occupe de la ferme familiale, que j'exploite avec mes fils et mes filles, et je produis des grains enregistrés. Nous sommes 10 adultes et 5 enfants qui vivons sur 17 quarts de section. Il s'agit d'une ferme familiale.

Je crois en la démocratie. Nous sommes les organisateurs de la *White Crow Campaign*, la pétition qui a été envoyée à Ottawa; 15,170 signatures figuraient sur cette pétition, à \$1 par signature. Nous avons recouru à une telle formule pour prouver que les gens appuyaient le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau prévu par la loi, pour montrer à M. Trudeau que les gens s'opposaient au plan de M. Pepin, et pour montrer aux gouvernements provinciaux et aux syndicats du blé que plus de 75 p. 100 de leurs membres préconisaient le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

Que faut-il de plus, dans notre système démocratique, pour prouver cet état de choses? Nous ne représentons que 5 p. 100 de la population et avons le droit de contrôler, dans le cadre d'une démocratie, notre propre mode de vie. Si notre opinion est toujours rejetée, il est possible que des mesures plus draconiennes soient prises, car une telle agitation engendre des démonstrations incontrôlables, le séparatisme et le communisme. Il serait tragique que l'on assiste, dans l'avenir de l'histoire du Canada, à une révolte et à une effusion de sang parce que l'on n'avait pas tenu compte des droits démocratiques de 5 p. 100 des producteurs de nourriture. J'adore la démocratie. Laissez les agriculteurs canadiens jouir de leur mode de vie et produire cette ressource renouvelable qu'est la nourriture.

L'autre question qui me préoccupe est le stress. Je remarque la présence de ce stress dans mon entreprise familiale, chez les 15 personnes qui vivent sur les 17 quarts de section de nos terres. Le stress découlant du resserrement financier est révélateur. Si cela continue, deux de mes fils, qui sont mariés, devront quitter la ferme. Lorsqu'ils quitteront la ferme—ils peuvent démonter un moteur, ils peuvent souder, ils peuvent occuper toutes sortes d'emplois; ils feront une concurrence acharnée aux personnes qui n'ont pas d'emploi à l'heure actuelle.

Au cours des dix dernières années, des jeunes sont revenus à la ferme. Si ce resserrement des coûts et des prix se poursuit ou s'aggrave, et que le tarif du Nid-de-Corbeau est abandonné, le Canada ne devrait pas perdre l'appui du producteur de nourriture qui se préoccupe de la communauté. Il en résultera des problèmes sociaux.

En conclusion, permettez-moi de dire que le Canada possède, en abondance, deux des produits les plus importants au monde—l'eau et la nourriture. Par conséquent, remettons l'agriculture à la place qui lui revient—en tête de la liste des priorités—et nous résoudrons les problèmes économiques du Canada.

Merci.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Murray.

I now call on Mr. Tom Howland, a spokesman, accompanied by Mr. George Tkach. Mr. Howland, please.

Mr. George Tkach (Individual Presentation): Mr. Chairman, it is really the other way around. I would ask that my brief be included; I am not going to read it. I am going to ask Mr. Howland to give you a little graphic display on a map, after I introduce him in a moment or two.

Mr. Chairman, thank you for this opportunity. I know you and the members of your committee may have gotten the idea that we are sort of blaming you for everything that has happened. I for one, and I think many others here, would like to point out that we realize it is not your fault. You are just doing a job, and a very important job, to come out here and listen to us and spend your personal time at a lot of inconvenience in the middle of the summer. Then when you are done you have to go back and write this report. So it may seem like we are blaming you, but that is our only contact with the people who call the shots; it is not really intended.

I agree with what a lot of people have said here and as the committee members have indicated . . . —that agriculture in Canada and the grain trade is, in fact, a sort of team effort. I guess the first member of the team is that farmer-producer who turns that kernel into the millions of bushels of wheat. He gets it to that country elevator and then other individuals and groups and companies—the railways, the grain companies, the government, the Wheat Board—all help in getting it out to Vancouver.

I think Bill C-155 is designed or intended to somehow improve that. But I am just wondering if the improvement of just taxing or making that first member of the team, the farmer-producer, pay for it at this stage is where really all of the blame and all of the extra effort to get it there should come from now.

I am going to ask Mr. Howland to illustrate graphically that there are various problems out on the west coast. I am hoping, Mr. Chairman, that you and your committee may be able to appreciate it a little more when you get out there.

Mr. Howland, by way of introduction, is a Palliser member. He has conducted 37 tours to the Pacific Rim with farmers and producers. He is going to take his thirty-eighth tour out there next month.

[Traduction]

Le vice-président: Merci, monsieur Murray.

M. Tom Howland, porte-parole, accompagné de M. George Tkach a maintenant la parole. Monsieur Howland, s'il vous plaît.

M. George Tkach (exposé individuel): Monsieur le président, en fait, c'est l'inverse. Je demanderais que mon mémoire soit consigné au procès-verbal; je ne vais pas le lire. Je vais demander à M. Howland de vous donner une petite représentation graphique sur une carte après que je vous l'aurai présenté, dans quelques instants.

Monsieur le président, je vous remercie de cette occasion qui m'est offerte. Je sais que vous et les membres de votre Comité croyez peut-être que nous considérons que vous êtes responsables de tout ce qui s'est produit. Pour ma part—and je crois que de nombreuses autres personnes sont de mon avis—j'aimerais souligner que nous nous rendons compte que ce n'est pas de votre faute. Vous faites simplement votre travail, un travail très important, en venant ici nous écouter, ce qui vous prend de votre temps et vous cause beaucoup de désagréments au milieu de l'été. Ensuite, lorsque vous aurez terminé, vous devrez retourner écrire ce rapport. Ainsi, même s'il semble que nous vous blâmions, ce n'est pas vraiment notre intention—c'est notre seul contact avec les gens au pouvoir.

Je suis d'accord avec ce que nombre de personnes ont déclaré ici, et comme les membres du Comité l'ont indiqué—que l'agriculture du Canada ainsi que le commerce du grain supposent, en fait, un genre d'effort d'équipe. J'imagine que le premier membre de l'équipe est le producteur-agriculteur qui transforme le grain en des millions de boisseaux de blé. Il l'envoie ensuite au silo local et, par la suite, d'autres personnes, d'autres groupes et sociétés—les sociétés de chemins de fer, les sociétés de grain, le gouvernement, le syndicat du blé—contribuent tous à l'acheminer jusqu'à Vancouver.

Je crois que le projet de loi C-155 est destiné à améliorer, d'une certaine façon, cette situation. Toutefois, je me demande simplement si le simple fait de frapper d'un impôt le producteur-agriculteur ou de faire en sorte que ce premier membre de l'équipe assume le coût de l'amélioration est vraiment la question à laquelle nous devrions nous attacher au premier chef pour le moment.

Je vais demander à M. Howland d'illustrer de façon graphique l'existence de divers problèmes sur la côte ouest. J'espère, monsieur le président, que vous et les membres de votre Comité pourrez être plus sensibilisés à la situation lorsque vous vous rendrez à cet endroit.

En guise d'introduction, je précise que M. Howland est membre du groupe Palliser. Il a organisé 38 tournées d'agriculteurs et de producteurs dans les pays de la ceinture du Pacifique. Le mois prochain, il entreprendra sa trente-huitième tournée dans ces pays.

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Tkach. Mr. Howland.

Mr. Tom Howland (Individual Presentation): Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the committee. I would like to deal with four points: the problems in getting through the mountains, down the canyon; the problems in Vancouver; the problems at Prince Rupert; and Roberts Banks.

If you will follow with me a grain train leaving Edmonton, it goes out on the CNR, hits the Fraser Canyon and down into Vancouver. The CPR, as you know, goes down out of Calgary, meets up with the CNR and they both go down the Fraser Canyon. Every year since I was born there has been a snow problem in the canyon. What could we do about that? We could build 38 miles of railway from Ashcroft to Clinton. That would give us a hook-up then with the B.C. Railway. Just think of the congestion that could be saved if we sent the empties back up that railway, across that 38 miles and back to the Prairies. Maybe we could be like coal—get our grain more on a three- to five-day turnaround time, like it is at Hinton, Alberta, for coal, rather than 23 days for grain.

Let us take a minute at Prince Rupert. We are spending \$270 million to build a terminal at Prince Rupert with the terrain, for the 90 miles, every bit as bad as the Fraser Canyon. So let us think about that 38 miles. When we have a problem at the canyon, our grain has to do this to get into Vancouver. If we had that 38 miles, it could shoot across.

Now let us proceed to Vancouver and look at the problems when we hit the city itself. CNR goes in from Port Mann, and the first problem we have at the Fraser River—three tracks going into one. Then we follow the red line, which is a foreign railway, Burlington Northern coming up from the United States. We hit that point, and we have a 2.5-mile-long tunnel getting over to Sask Wheat Pool and our brand-new Pioneer Terminal. Not a very easy route, often taking five days to move grain 15 miles.

Let us consider the CPR. They come in on the North Shore, service Alberta Wheat Pool, Pacific Terminal and the old United Grain Terminal. Let us say a ship is loading here and it needs 10 more cars of grain that are sitting at Saskpool, three-quarters of a mile away. What does that grain have to do to make the three-quarters of a mile? Twenty-three miles to do three-quarters of a mile. Very, very inefficient system.

Let us deal for a moment with Roberts Banks. When I was farming a few years ago, grain and coal were approximately 14 million tonnes out of Vancouver. Then they built Roberts Banks in 1968. Now coal misses all that congestion, shoots

[Translation]

Le vice-président: Merci, monsieur Tkach. Monsieur Howland.

M. Tom Howland (témoignage personnel): Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. J'aimerais traiter quatre points: les problèmes liés au passage des montagnes, dans le canyon; les problèmes à Vancouver; les problèmes à Prince Rupert et à Robert Banks.

Imaginons que nous suivons ensemble un train de grains quittant Edmonton. Ce train suit la ligne du CN, passe la vallée du Fraser et poursuit sa route jusqu'à Vancouver. La ligne du CP, comme vous savez, part de Calgary, rejoint la ligne du CN à la hauteur de la vallée du Fraser. Depuis que je suis né, il ne s'est pas passé une année sans que la neige ne cause des problèmes dans la vallée. Que pourrions-nous faire à ce sujet? Nous pourrions construire une ligne de chemins de fer de 38 milles de Ashcroft à Clinton. Nous aurions ainsi un relais avec la ligne du *B.C. Railway*. Pensez à la congestion qu'on pourrait éviter si les grains une fois déchargés retournaient à leur point de départ par cette voie-là, le long de cette ligne de 38 milles jusqu'aux Prairies. Les choses pourraient peut-être se faire comme pour le charbon . . . en ce sens que le grain pourrait peut-être faire un aller-retour en trois à cinq jours, plutôt qu'en 23 jours, comme le charbon à Hinton, Alberta.

Passons maintenant aux problèmes que nous connaissons à Prince Rupert. Nous engloutissons 270 millions de dollars pour construire un terminal à Prince Rupert, où le terrain, sur une distance de 90 milles, présente autant de difficultés que celui de la vallée du Fraser. Revenons à cette ligne de 38 milles. Quand un problème surgit dans la vallée, notre grain doit quand même passer par là pour se rendre à Vancouver. Si nous construisions la ligne de 38 milles, le grain pourrait alors être acheminé par cette voie de recharge.

Passons maintenant aux problèmes que nous connaissons à Vancouver, dans la ville elle-même. La ligne du CN va depuis Port Mann jusqu'à Vancouver. Le premier problème que nous rencontrons est celui qui pose la vallée du Fraser, où trois voies se rejoignent pour ne plus former qu'une voie. Puis nous suivons la ligne d'un chemin de fer étranger, celui de la *Burlington Northern* qui vient des États-Unis. Après, il y a un tunnel long de 2,5 milles au-dessus du *Saskatchewan Wheat Pool* et de notre tout nouveau terminal Pioneer. Ce qui n'est pas une route très facile. Il faut souvent quinze jours pour que le train franchisse 15 milles.

Considérons la question du CP. Cette ligne passe sur la rive nord et dessert le *Alberta Wheat Pool*, le *Pacific Terminal* et le vieux *United Grain Terminal*. Supposons qu'un bateau soit ici et qu'il faille faire venir 10 wagons de grain de plus pour le charger, les wagons se trouvant à trois-quart de mille d'ici, au Saskpool. Quelle distance le grain devrait-il franchir? Non pas trois-quart de mille, mais 23 milles. Le système est très, très inefficace.

Passons maintenant aux problèmes que nous connaissons à Roberts Banks. Quand j'étais agriculteur, il y a quelques années de cela, environ 14 millions de tonnes de grain et de charbon étaient expédiées à partir de Vancouver. Puis, on a

[Texte]

across, right down into Roberts Banks, and back for another load in three days. If we had that 38 miles of railway, not only could our empties come out of there, lumber from northern B.C. could come out.

So regardless of what happens with the Crow, whether it remains or whether it stays, we have to do something about the dog's breakfast we have in here.

Mr. Chairman, I do feel that 38 miles of railway . . . we had a cost of \$25 million a few years ago. I think it should be priority number one for you, as a committee, to think about and consider in your recommendations.

I thank you, sir.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Howland, and thank you, Mr. Tkach. I now call on Mrs. Margaret Karras of Welwyn, Saskatchewan. Mrs. Karras, please.

Mrs. Margaret Karras (Individual Presentation): Thank you. My husband and I and my two children farm in the southeastern part of Saskatchewan, just outside the hamlet of Welwyn. Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee for giving me this opportunity to present my brief to you today.

On Tuesday, Mr. Dionne commended the witnesses, the observers and the committee members on their endurance throughout the briefs. I, like many others, have been here since Monday out of concern for our livelihoods. I regret the necessity, but feel compelled, to speak out against Bill C-155, so that our family farm and the rural and urban communities have a chance to remain intact without more stress being put on them due to the loss of statutory Crow rates.

I am an imported Saskatchewanite. I was not raised on the land, but since coming out west the way of life out here has been implanted into my system and I could not live any other way—just like a person with a heart implant could not live without that heart. I came to Saskatchewan 14 years ago from Toronto, Ontario. There was a great deal of propaganda fed to me all my earlier life on how much the west got from the east for next to nothing, and how prosperous those farmers were out here. You can imagine the shock I got when I discovered that although we paid about \$2 per pound for pork, those same prosperous farmers in the west got between 30¢ and 40¢ a pound for the pigs they raised. The price is not much better today.

Just prior to leaving Toronto, my husband and I purchased a brand-new Ford half-ton. If we decided to wait and buy the truck in Saskatchewan we would have had to pay \$1,000 more, which we were told was due to freight costs.

[Traduction]

construit Roberts Banks en 1968. Maintenant, le charbon échappe à la congestion et est expédié directement par Roberts Banks et effectue une boucle complète en trois jours. Si nous construisions cette ligne de 38 milles, non seulement les wagons déchargés pourraient revenir par cette voie-là, mais le bois du nord de la Colombie-Britannique pourrait être expédié par cette voie aussi.

Quelles que soient les décisions prises au sujet du Nid-de-Corbeau, que les tarifs soient maintenus ou non, nous devons faire quelque chose pour régler ce problème particulier.

Monsieur le président, une ligne de 38 milles . . . dont le coût était évalué, il y a quelques années, à 25 millions de dollars. Je crois qu'il s'agit là d'une question que votre Comité devrait considérer comme une priorité et dont il devrait tenir compte dans ses recommandations.

Merci, monsieur.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Howland, et merci, monsieur Tkach. Je vais maintenant demander à Mme Margaret Karras, de Welwyn, Saskatchewan. Madame Karras, s'il vous plaît.

Mme Margaret Karras (témoignage personnel): Merci. Mon mari et moi, ainsi que nos deux enfants, vivons sur une ferme dans le sud-est de la Saskatchewan, à proximité du hameau de Welwyn. Merci, monsieur le président et membres du Comité de me donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Mardi, M. Dionne a félicité les témoins, les observateurs et les membres du Comité pour l'endurance dont ils font preuve au cours de la présentation des mémoires. Comme beaucoup d'autres, je suis ici depuis lundi pour défendre mon gagne-pain. Je regrette d'y être contrainte, mais j'estime qu'il est de mon devoir de contester le projet de loi C-155, de façon à ce que notre exploitation familiale et les collectivités rurales et urbaines puissent demeurer intactes, sans qu'on leur impose une situation plus difficile qu'elle ne l'est maintenant, en leur faisant perdre les avantages découlant des tarifs du Nid-de-Corbeau.

Je ne suis pas née en Saskatchewan. Je n'ai pas été élevée sur une terre, mais, depuis mon arrivée dans l'Ouest, j'ai fait mien le mode de vie de l'Ouest et je ne pourrais plus vivre d'une autre façon . . . tout comme une personne à qui on a fait une transplantation cardiaque ne pourrait plus vivre sans son nouveau cœur. Je suis arrivée en Saskatchewan il y a 14 ans de cela. Je venais de Toronto, Ontario. Pendant toute ma jeunesse, on m'avait beaucoup vanté les mérites de l'Ouest qui surpassait l'Est à tout point de vue et où les fermes étaient très prospères. Vous pouvez imaginer la surprise que j'ai eue lorsque j'ai découvert que ces fermiers prospères de l'Ouest recevaient de 30 à 40 cents la livre pour les porcs qu'ils élevaient, alors que le porc se vendait 2 dollars la livre. Les choses ne sont pas beaucoup améliorées depuis.

Juste avant de quitter Toronto, mon mari et moi avons acheté un petit camion Ford tout neuf. Si nous avions attendu d'être en Saskatchewan pour acheter le camion, nous l'aurions payé 1,000 dollars de plus, à cause des frais de transport, nous a-t-on expliqué.

[Text]

My husband and I started farming his family's farm nine years ago. We have a mixed family farm operation which we farm by choice. A farming operation is a business, but because it will not give us an adequate income to make our payments, my husband also works off the farm to supplement our income and to help us achieve a goal of running a self-sufficient family farm.

This year we have already completed 80% of our harvest, since we took a risk and planted rye last fall. Due to lack of moisture, we yielded 1,400 bushels of rye, and at today's price of \$2.70 per bushel of rye, we will gross \$3,780, instead of 3,600 bushels or \$9,720, which the same land would have yielded in a normal year. Our costs for this crop are estimated at \$3,700, without taking into consideration our freight costs.

As you can see, farming is a risky business in any given year. We have not had a normal growing season in the last four years on our farm due to drought, frost and hail, which has created some unprofitable, stressful years.

The Crowsnest Pass statutory rate was established in perpetuity, and if it is lost it will be an added cost to our already high input costs. This will probably mean that my husband will have to continue working off the farm longer, to the detriment of his health. His working off the farm affects the stability of our family life. He is also filling a position that could be held by someone who is now unemployed.

We had hoped to have our land paid for in two years. This will be impossible with higher transportation costs.

In conclusion, I would like to see the Crowsnest Pass statutory freight rate remain as is for perpetuity.

Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mrs. Karras. I now call on Mrs. Janice Vilcu.

Mrs. Janice Vilcu (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman.

Committee members, fellow farmers and guests, I would like to thank the committee for the opportunity to voice my opinion on this important issue.

My husband and I have a small mixed farm north of Midale. We farm five quarters, four of which are rented. We have 12 cows. On an average year we haul about 130 tons of grain, at a cost of \$650. If the proposed changes of five times Crow go through, we will be paying \$3,250 to ship the same amount.

At this time I would like to propose this to the committee: Last year, in the crop year of 1981-1982, our income was \$29,000. The expenses were \$19,500. That leaves a clear income of \$9,500. That is excluding food, clothing allowance and the house mortgage. I would ask the committee if they

[Translation]

Mon mari et moi avons commencé à exploiter l'entreprise de sa famille, il y a neuf ans de cela. C'est une exploitation familiale mixte. Nous avons fait ce choix. Une exploitation agricole, c'est une entreprise. Néanmoins, comme nous n'en tirons pas un revenu suffisant pour faire face à nos paiements, mon mari travaille aussi à l'extérieur de la ferme pour ajouter à notre revenu le supplément qu'il faut pour nous permettre d'avoir une exploitation auto-suffisante.

Cette année, nous avons déjà terminé 80 p. 100 de notre récolte, car nous avons pris le risque, l'automne passé, de planter du seigle. Comme le temps a été sec, nous avons récolté 1,400 boisseaux de seigle. Au prix actuel, soit \$2.70 le boisseau, nous tirerons un profit brut de 3,780 dollars. En temps normal, nous aurions récolté 3,600 boisseaux pour un revenu brut de 9,720 dollars. Pour la présente récolte, nous estimons que nos coûts s'élèvent à 3,700 dollars, sans compter les frais de transport.

Comme vous pouvez voir, une exploitation agricole comporte des risques. Au cours des quatre dernières années, nous n'avons pas eu une seule récolte normale, à cause de la sécheresse, du gel et de la grêle. Nous avons donc connu quatre années peu rentables, difficiles.

Le tarif du Nid-de-Corbeau a été établi à perpétuité. Si nous perdons les avantages qui en découlent, les coûts déjà élevés auxquels nous devons faire face augmenteront encore. Cela veut dire que mon mari devra probablement continuer à travailler à l'extérieur de la ferme, au détriment de sa santé. Le fait qu'il travaille à l'extérieur de la ferme nuit à l'équilibre de notre vie familiale. De plus, il occupe maintenant un poste que pourrait occuper un chômeur.

Nous espérions payer notre terre en deux ans. Cela sera impossible avec l'augmentation des coûts de transport.

En conclusion, j'aimerais que le tarif du Nid-de-Corbeau demeure tel qu'il est à perpétuité.

Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci beaucoup, madame Karras. Je vais maintenant demander à M^{me} Janice Vilcu de prendre la parole.

Mme Janice Vilcu (témoignage personnel): Merci, monsieur le président.

Membres du Comité, amis fermiers et invités, j'aimerais remercier le Comité de me fournir l'occasion d'exprimer mon opinion sur cette importante question.

Mon mari et moi avons une exploitation agricole mixte au nord de Midale. Nous avons cinq quarts de section, dont quatre sont loués. Nous avons 12 vaches. Au cours d'une année normale, nous expédions quelque 130 tonnes de grains, à un coût de 650 dollars. Si les changements proposés aux tarifs du Nid-de-Corbeau étaient adoptés, il nous faudrait faire face à un coût de 3,250 dollars pour expédier la même quantité de grains.

A ce stade-ci, j'aimerais proposer ceci au Comité: l'année passée, au cours de la campagne agricole de 1981-1982, notre revenu s'est établi à 29,000 dollars et nos dépenses à 19,500 dollars, pour un revenu net de 9,500 dollars. Ce calcul ne tient pas compte de nos dépenses pour l'achat d'aliments et de

[Texte]

could live and support two children on \$6,300; that is, if the proposed changes go through. According to Statistics Canada, the poverty level is around \$10,000.

Other companies that use the railways to transport their products are crying because they pay higher rates than farmers. However, they ignore the fact that the farmers have no control over the pricing of their grain and they are unable to pass on increased costs to the consumer.

[Traduction]

vêtements, non plus que de l'hypothèque. J'aimerais que les membres du Comité me disent s'ils pourraient vivre et faire vivre deux enfants avec 6,300 dollars par année; c'est là le salaire que nous aurons si les changements proposés sont adoptés. Selon Statistique Canada, le seuil de pauvreté s'établit à 10,000 dollars.

D'autres compagnies qui recourent aux chemins de fer pour transporter leurs produits sont mécontentes parce que les tarifs sont plus élevés pour elles que pour les agriculteurs. Ce qu'elles ne savent pas, c'est que les agriculteurs n'ont aucun contrôle sur les prix du grain et qu'ils ne peuvent pas faire supporter par le consommateur l'augmentation de leurs coûts de production.

• 1105

Let us not forget the Railway Act and the \$25 million and the 25 million acres of prime land plus the mineral rights that were given to the railway. Do you mean to tell me they cannot find the funds to upgrade branch lines and main lines? Where is the money going from all that land? Where is the money going from the mineral rights? We know for a fact that some of the land owned by the railway is situated in several of Canada's major cities.

When profits started rolling in, they did not think twice about diversifying and investing in hotels and restaurants, airlines and who knows what else. Now that the railroad is supposedly losing money and the billion-dollar profits are conveniently in other companies, the railways have been begging for more money. No matter what argument you give me, I will never be convinced that the CP-CNR is short of money. The money is there all right. It is just being channelled into the multinational conglomerate created by the profits of the original railroad. If the government had channelled the profits in the form of equity, we would own the railroad by now and it would be working to serve the people of Canada, not to make a profit.

Another thing to consider is the government's apparent concern for the high unemployment in the country. What happens when the small family farms like ours cannot bear the extra cost burden? How many more will hit the streets in search of employment and how many will end up on welfare?

I would hope the Prime Minister will be a man of his word and not let this bill go through since there does not seem to be a consensus for change. The Crowsnest Pass freight rate must remain in statute. It is a written contract and our historic right. As far as I am concerned, as taxpayers we have already paid our way. Thank you.

The Vice-Chairman: Again I have to announce that there is to be no applause or demonstrations at this meeting.

N'oublions pas la Loi sur les chemins de fer ainsi que les \$25 millions et les 25 millions d'acres de terre d'excellente qualité et les droits miniers qui ont été donnés aux sociétés ferroviaires. Essayez-vous de me dire qu'elles ne peuvent pas trouver les fonds nécessaires pour améliorer les voies secondaires et les voies principales? Où va l'argent provenant de toutes ces terres? Où va l'argent provenant de ces droits miniers? Il est connu que certaines des terres appartenant aux sociétés ferroviaires sont situées dans plusieurs des grandes villes du Canada.

Lorsqu'elles ont commencé à empocher les profits, elles n'ont pas réfléchi longtemps avant de diversifier leurs opérations et d'investir dans les hôtels, les restaurants, les compagnies aériennes et quoi encore. Maintenant qu'elles sont supposément en train de perdre de l'argent et que des profits s'élevant à des milliards de dollars sont investis dans d'autres sociétés, elles quêtent d'autre argent. Quel que soit l'argument que vous me donnez, vous ne me convaincrez jamais que le Canadien Pacifique et le Canadien National manquent d'argent. L'argent est là, mais il est canalisé dans les conglomérats multinationaux créés par les sociétés ferroviaires grâce à leurs profits. Si le gouvernement avait redonné les profits sous forme d'actions, les chemins de fer seraient à nous à l'heure actuelle, et leur objectif serait de servir les Canadiens et non pas de faire des profits.

Un autre point à envisager est la préoccupation apparente du gouvernement à l'égard du taux de chômage élevé au pays. Que se passe-t-il lorsqu'une petite famille agricole comme la mienne ne peut assumer les coûts supplémentaires? Combien d'autres iront vainement à la recherche d'un emploi et combien d'autres se verront obligés d'accepter de l'aide sociale?

J'espère que le Premier ministre est un homme de parole et qu'il ne permettra pas à ce projet de loi d'être adopté, étant donné qu'on ne peut atteindre un consensus pour le modifier. Le tarif marchandises du Nid-de-Corbeau doit demeurer loi. C'est un contrat écrit et c'est notre droit acquis. Selon moi, à titre de contribuables, nous avons déjà fait notre part. Merci.

Le vice-président: Je tiens à rappeler encore une fois qu'il n'est pas permis d'applaudir ni de faire des démonstrations.

[Text]

Thank you, Mrs. Vilcu. I call on Mr. Nick Cherkas and Andrew Kazakoff, both from Kamsack, Saskatchewan. Mr. Cherkas, please proceed.

Mr. N. Cherkas (Individual Presentation): Transportation committee, it is good to see you out here, fellows. I am just going to preamble a little bit before I start. You fellows did not come out here on a horse, ride a pony or come walking. I notice you took a modern-day aircraft—so I am going to continue on.

The Crow change, Bill C-155, I am a zero-times-Crow fellow. Consensus for change, as our Prime Minister has called it, makes one wonder in our democratic society, even begin to think that it is something close to a totalitarian state or a dictatorship and apply it to the time of Caesar and Napoleon. How come one even begins to think that we are a nation of equals—one section, namely 140,000 permit holders on a 200% plus transportation tariff system for approximately eight decades, and the rest of the nation on 100% tariff system or less, due to the consumption of grain? I have personally talked to many farmers, all of whom voted for Crow retention in local meetings, and yet executive people of all age groups say that farmers want change. There are several Cattle Association members in my area who have not been asked even to vote on the Crow issue, yet the presidents of these associations say that they want change. How about a direct vote on the issue? It would be the only democratic method that one should use to get consensus for change.

• 1110

For one reason or another, people in our nation refer to grain as a raw product. One should be a little more broad-minded about the cheap food of this nation. Just imagine shipping 60 loaves of bread, rather than a bushel of wheat, and trying to store the product for a year or so. How unreal can one get?

Just a brief comment: the processed bushel of wheat at the store is just over \$50 and the nation is going after the fellow at the bottom, who receives approximately \$4.80, to pay all the 200% transportation tariff, and the consumer nil. For a bushel of malt barley, the end result at the liquor store is over \$125 and even yet these poor alcoholics think I should pay all the freight out of my \$3 bill, with at least an 80% production-cost factor. In my time I knew a neighbour who was committed to a 24¢ a bushel harvesting cost. This was done by a contract crew. This party hauled the barley into the elevator, loaded a car and received a bill from the CNR for moving his grain. According to Snavely, who did a cost study of producing a bushel of wheat, using his formula it costs \$12.94 to grow a bushel of wheat in Canada, meaning that farmers lose about \$7 a bushel—or \$7 billion—using a 22.5 profit factor.

[Translation]

Merci, madame Vilcu. J'appelle maintenant M. Nick Cherkas et M. Andrew Kazakoff, tous les deux de Kamsack, Saskatchewan. Monsieur Cherkas, s'il vous plaît, commencez.

M. N. Cherkas (présentation individuelle): Membres du Comité des transports, je suis content de vous voir ici. Je voudrais faire une petite remarque avant de commencer. Vous n'êtes pas venus ici à cheval ni à pied. J'ai remarqué que vous avez tous pris un moyen de transport moderne: l'avion. Je poursuis.

La modification du tarif du Nid-de-Corbeau, le projet de loi C-155—je suis un inconditionnel du tarif existant du Nid-de-Corbeau. Le consensus en vue de la modification du tarif, comme l'a appelé notre Premier ministre, me fait réfléchir, me fait penser que notre société démocratique ressemble parfois à un état totalitaire ou à une dictature, à une société de l'époque de César ou de Napoléon. Comment peut-on même commencer à croire que nous sommes une nation composée de citoyens égaux, alors qu'il y a une partie de la nation, en l'occurrence 140,000 détenteurs de permis, qui profite du système tarifaire à 200 p. 100 depuis environ huit décennies et le reste de la nation qui profite à 100 p. 100 du moins du système tarifaire, tout cela à cause de la consommation des céréales? J'ai moi-même parlé à de nombreux fermiers, qui, dans des réunions locales, avaient tous voté pour le maintien de la subvention du Nid-de-Corbeau et pourtant, les représentants de tous les groupes d'âges disent que les fermiers veulent un changement. Je sais que, dans ma région, on n'a même pas demandé aux membres de plusieurs associations d'éleveurs de se prononcer sur la question et pourtant, les présidents de ces associations prétendent que leurs membres veulent un changement. Pour quoi ne pas tenir u vote en bonne et due forme sur la question? Ce serait la seule façon démocratique de savoir si la majorité des fermiers veulent vraiment un changement.

• 1110

Pour une raison quelconque, nous considérons au Canada que le grain est une matière première. Il faudrait avoir l'esprit un peu plus ouvert pour ce qui est des denrées alimentaires à bon marché de notre pays. Imaginez simplement qu'on expédie 60 pains au lieu d'un boisseau de blé et essayer d'entreposer la marchandise pendant environ un an. Jusqu'où peut-on pousser l'irréalisme?

J'aimerais faire un court commentaire: un boisseau de blé traité se vend un peu plus de \$50 au magasin et le pays demande au pauvre type situé au bas de l'échelle qui reçoit environ \$4.80 d'assumer 100 p. 100 du taux du transport et rien n'est exigé du consommateur. Un boisseau d'orge de brasserie donne plus de \$125 de boissons à la Société des alcools, mais les pauvres alcooliques n'en pensent pas moins que je devrais assumer la totalité des frais de transport avec les \$3 que je reçois, même si les frais de production représentent 80 p. 100. Autrefois, j'avais un voisin qui avait des frais de moissonnage de 24c. le boisseau. Le travail était fait par une équipe à contrat, qui transportait l'orge jusqu'au silo, chargeait un wagon et était facturé par le CN pour le transport du grain. D'après M. Snavely, qui a effectué une étude sur le coût de production d'un boisseau de blé, il en coûterait

[Texte]

In the year 1980, railways lost \$335 . . . , according to Pepin. The Snavely commission reported a real loss of \$10 million. Is it because of parliamentary immunity that one can make this difference? Also, in the year 1982 air transportation cost approximately \$330 million to serve between 1% and 2% of the public. I would emphasize that for the simple reason that, as I go down here, it would mean that if you expanded it throughout the nation you would have to have \$16.17 billion—it is not \$16.5 billion here, that is the correction I would like you to note—using a 2% factor. It is hardly a nation of equals. Once you take into account construction, operational subsidies paid to the St. Lawrence Seaway, for national harbours, roads, for Mirabel, Pickering and all the other airports under federal control, it is hardly equal for the agricultural sector, who have to build their own terminals and loading and handling facilities, plus assuming the cost of transportation.

Farm accountants tell us that in the agricultural sector the profit range, on a very good operation, has been 3% and 5%. Stats Canada indicates that debt in agriculture is \$5 billion over net income, the highest ever, which is hardly a viable investment outlook—it is the highest in history, by the way.

The demise of the boxcar fleet is beyond approach. The best way to ship items is in containers. Harbours are a good indication. We have not changed the method of loading boxcars. For the nation to commit itself to the cost of moving grain to the export market, it retains an equal amount in the form of trade. Should the producer have to pay the cost of transportation? This takes the equal amount out of the western economy; with a five to seven times rollover value, the nation's government retrieves its funds through taxation. This results in a revolving fund that is self-sustaining. If the producer does not have funds, he is unable to spend them. Zero times Crow is the only answer with a user-pay policy.

There seems to be a lot of confusion as to who the user is, the consumer or producer. Gentlemen, it is the consumer. Should I consume a piece of farm equipment or a gallon of gasoline, the price is not the same at the farm as the price at the factory or refinery. We are all fully aware of how the grain-producing nations are subsidized.

I am just going to drop the rest of this and wind up here.

Upon reading the Gilson report or proposal, I see that the energy cost in farming is approximately 20% of my income. I beg to differ. According to my own operation, it consumes 50%

[Traduction]

\$12.94 pour produire un boisseau de blé au Canada, ce qui veut dire que les fermiers perdent environ \$7 le boisseau—ou \$7 milliards—si on utilise un facteur de profit de 22.5.

En 1980, les compagnies de chemin de fer ont perdu \$335 d'après M. Pepin. La Commission Snavely a fait état d'un déficit réel de \$10 millions. Est-ce parce qu'on a l'immunité parlementaire qu'on peut présenter des chiffres si différents? Par ailleurs, en 1982, le transport par avion a coûté environ \$330 millions et a servi entre 1 p. 100 et 2 p. 100 du public. J'aimerais souligner cela pour la bonne raison que si vous étendiez cela à l'ensemble du pays, vous auriez nécessairement \$16.7 milliard—il ne s'agit pas de \$16.5 milliards ici, c'est la correction que j'aimerais vous faire remarquer—with un facteur de 2 p. 100. Il ne s'agit pas vraiment d'un pays où tous sont égaux. Si vous regardez l'industrie de la construction, les subventions à l'exploitation versées à la voie maritime du Saint-Laurent, aux ports nationaux, pour les routes, pour Mirabel, Pickering et tous les autres aéroports sous compétence fédérale, vous constaterez que ce n'est pas vraiment juste pour le secteur agricole qui doit construire ses propres silos terminus et ses installations de chargement et de manutention, en plus d'assumer les frais de transport.

Les comptables qui oeuvrent dans le domaine agricole nous disent que, dans ce secteur, les très bonnes années, la marge de profit se situe entre 3 et 5 p. 100. D'après les données de Statistique Canada, la dette dans le domaine agricole est de \$5 milliards par rapport au revenu net, ce qui est plus élevé que jamais, situation qui ne présente pas vraiment des perspectives d'investissement intéressantes. Soit dit, en passant, c'est la dette la plus grosse de toute notre histoire.

La cession du parc de wagons ouverts dépasse l'entendement. La meilleure façon d'expédier de la marchandise, c'est dans des containers. Les ports constituent une bonne indication de cela. Nous n'avons pas modifié notre façon de charger les wagons ouverts. Pour que le pays s'engage à assumer une partie des coûts du transport du grain vers des marchés d'exportation, il doit lui rester un montant égal sous forme d'échanges commerciaux. Le producteur devrait-il avoir à assumer les frais de transport? Dans ce cas, un montant équivalent sort de l'économie de l'Ouest: avec une valeur de roulement de 5 à 7 fois, le gouvernement retrouve ses fonds par le biais des impôts. Si bien que le fonds renouvelable n'est pas alimenté de l'extérieur. Et si le producteur n'a pas d'argent, il ne peut le dépenser. Une politique d'après laquelle c'est l'utilisateur qui paie donne nécessairement zéro fois la subvention du Nid-de-Corbeau.

On ne semble pas vraiment savoir qui est l'utilisateur. Est-ce le consommateur ou le producteur? C'est le consommateur, messieurs. Si je consomme du matériel de ferme ou un gallon d'essence ce n'est pas la même chose. Le prix n'est pas le même à l'usine ou à la raffinerie. Nous savons très bien comment sont subventionnés les pays producteurs de grain.

Je vais simplement laisser tomber le reste de mon mémoire et récapituler.

D'après le rapport, ou la proposition, Gilson, en agriculture, les coûts liés à l'énergie représentent environ 20 p. 100 de mon revenu. Je vous demande bien pardon. Dans mon exploitation,

[Text]

of my income—that is energy related. Should the Pepin plan go through, would a tomato, potato or apple be the same price at the farm gate as wheat, oats and barley? There is no difference. Referring to Bill C-155, transportation costs extended to the year 2000 using Pepin's 81:19 formula would average \$59.96 per tonne.

The Vice-Chairman: Your time is up, Mr. Cherkas. You can turn the rest of your brief in to the secretary and it will appended to today's proceedings.

Mr. Cherkas: I just have three lines.

The Vice-Chairman: All right. Go ahead.

Mr. Cherkas: There must be doubt as to the Crow change proposal when one needs a committee to study failure, rather than hiring extra Revenue people to keep track of profits.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cherkas.

I call on Mr. John S. Burton. Mr. Burton, please.

Mr. John S. Burton (Individual Presentation): Mr. Chairman, the perspective I bring to my comments is that of a former member of Parliament, an active farmer, a professional economist who majored in agricultural economics and a former executive director of the Transportation Agency of Saskatchewan.

In my brief, I personalize some of the history of the Crow rate in terms of my forbears who came to Canada in the early 1900s, that is, after 1897, on the understanding that the Crow rate would be a permanent feature of life in Canada. Thousands of others did the same thing. They thought they could trust the word of their government, which was cast in stone in legislation, confirming an agreement with the Canadian Pacific Railway. They would have found it difficult to believe that a government of Canada would renege on the solemn commitments made before they came to this country.

Both my brother and I continue to farm today. Both of us, with professional training in agriculture, can attest to the fact that the economics of farming, with the present level of prices and the high level of costs, is very marginal and that young farmers hoping to start up today who have to undertake any size of debt load are faced with an impossible situation.

I make this point in order to stress the gravity of the farm income situation and the very precarious state of western Canadian agriculture. We are in a landlocked position, far removed from water transportation, with a significant number of hazards and risks to overcome in carrying on farming operations. Western Canadian agriculture, nevertheless, has been one of the bulwarks of the Canadian economy for a long time.

[Translation]

ces coûts représentent 50 p.100 de mon revenu—les coûts liés à l'énergie s'entend. Si le plan de M. Pepin était adopté, les tomates, les pommes de terre et les pommes se vendraient-elles le même prix à la ferme que le blé, l'avoine et l'orge? Il n'y a pas de différence. D'après le projet de loi C-155 en l'an 2000, les frais de transport, calculés d'après la formule 81-19 de M. Pepin, seraient de \$59.96 la tonne.

Le vice-président: Votre temps est écoulé, monsieur Cherkas. Vous pouvez remettre le reste de votre mémoire au secrétaire qui l'annexera au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui.

M. Cherkas: Il ne me reste que trois lignes.

Le vice-président: Très bien. Allez-y.

M. Cherkas: Il ne doit subsister aucun doute au sujet de la proposition de changement de la subvention du Nid-de-Corbeau quand on a besoin de former un comité pour examiner les échecs plutôt que d'engager plus de gens à Revenu Canada pour savoir qui fait des profits.

Je vous remercie.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Cherkas.

Je demanderai maintenant à M. John S. Burton de bien vouloir se présenter. Monsieur Burton.

M. John S. Burton (exposé individuel): Monsieur le président, je présente mes commentaires avec le point de vue d'un ancien député, d'un fermier et d'un économiste professionnel spécialisé dans les questions agricoles et ancien directeur exécutif de la *Transportation Agency of Saskatchewan*.

Dans mon mémoire, j'ai donné un éclairage personnel à une partie de l'histoire du taux du Nid-de-Corbeau en la reliant à celle de mes ancêtres qui sont arrivés au Canada au début du siècle, donc après 1897, en croyant que ce taux ferait à jamais partie de la vie au Canada. Et ce fut le cas de milliers d'autres. Ils croyaient qu'ils pouvaient avoir confiance en la parole de leur gouvernement, qui était coulée dans la Loi immuable, d'après laquelle se trouvait conclue une entente avec le Canadien Pacifique. Ils auraient eu du mal à croire qu'un gouvernement du Canada renierait les engagements solennels qui avaient été pris avant leur arrivée au pays.

Mon frère et moi cultivons toujours la terre aujourd'hui. Tous deux, qui avons une formation professionnelle en agriculture, pouvons attester qu'avec le niveau actuel des prix et les coûts élevés, l'agriculture n'est pas une activité très rentable, et les jeunes fermiers qui espèrent se lancer aujourd'hui mais qui doivent assumer quelque dette que ce soit se trouvent dans une situation qui n'est pas viable.

J'ai mentionné cet aspect afin de souligner la gravité de la situation en ce qui concerne les revenus des fermiers et l'état précaire de l'agriculture dans l'Ouest canadien. Nous sommes enfermés entre les terres, loin des moyens de transport par eau et obligés d'affronter des risques considérables pour poursuivre nos activités agricoles. Il n'en reste pas moins que l'agriculture de l'Ouest du Canada a été pendant longtemps l'un des piliers de l'économie canadienne.

[Texte]

But many people in Saskatchewan today are expressing concern about the future of agriculture. Bankruptcies are increasing significantly and they could escalate rapidly. Bankruptcies, of course, are only the tip of the iceberg. We must also take into account the number of operations that go into receivership, the number of distress sales, the number of people who simply decide to pull up stakes and the unwillingness of the young people on the farms to continue the family operations in any case.

I know from my own farming operation that an increase in freight rates five to six times the present level will have a serious effect.

I submit that Bill C-155 will undermine the western Canadian grain economy, will not produce offsetting benefits, is a cave-in to the railways and is bad government.

Let me deal with the bad government point first. While I was a member of Parliament, I, along with other members at that time, had to deal with two measures of significance to western Canadian agriculture. The first was Operation Lift, now regarded as an infamous episode in western Canadian agricultural history. There was a grain surplus at the time. Measures to curtail production could be justified.

• 1120

Instead of developing a co-operative approach with farmers, the government imposed a scheme which included sanctions and restrictions and which distorted the pattern of production for a number of years.

Predictably, farmers reacted to the heavy-handed approach used by the federal government in its "we-know-best" policy. Had the federal government developed a program which gave farmers some flexibility and which gave them an opportunity to co-operate, the same objectives could have been achieved with far less damage to the farm economy. It is ironic, of course, that in less than three years, Canada had difficulty in finding enough grain to meet its market commitments.

A similar story could be told about the grain income stabilization plan, when an attempt was made to introduce this by Otto Lang. That was eventually turned down in the House of Commons and the government withdrew it. A couple of years later, during a minority government, they were able to bring in a much better piece of legislation.

In Bill C-155, we have another attempt by the Government of Canada to tell western Canadian agriculture what is good for it. It is going to take some convincing to tell farmers that freight rates 5.6 times higher than the current level by 1991 are good for them, or that rates even higher than that by the year 2000 are good for them. That proposition is especially difficult when farmers see they are being provided with no guarantee for prices or income.

[Traduction]

Mais nombreux sont ceux en Saskatchewan qui s'inquiètent aujourd'hui de l'avenir de l'agriculture. Le nombre de faillites augmente considérablement et il pourrait même gromper en flèche. Les faillites ne sont naturellement que la pointe de l'iceberg. Nous devons également tenir compte du nombre d'entreprises qui sont mises sous séquestre, du nombre de ventes publiques de biens saisis, du nombre de gens qui décident simplement d'aller ailleurs, de même que du refus des jeunes sur les fermes de prendre la relève.

Je sais que, dans mon cas, si les taux de transport quintuplaient et sextuplaient, cela aurait de graves répercussions.

Je soutiens que le projet de loi C-155 sapera l'économie canadienne du grain dans l'Ouest, n'entraînera pas en contrepartie des profits équivalents, qu'il avantage les compagnies de chemin de fer et qu'il s'agit d'une mauvaise gestion gouvernementale.

J'aimerais d'abord parler de l'aspect mauvaise gestion. Lorsque j'étais député j'ai eu à examiner, avec d'autres députés de l'époque, deux mesures importantes pour l'agriculture dans l'Ouest du Canada. La première s'appelait *Operation Lift*, et est maintenant considérée comme un épisode infâme de l'histoire de l'agriculture de l'Ouest. Il y avait un excédent de grains à l'époque. L'adoption de mesures pour limiter la production pouvait se justifier.

Au lieu d'instaurer un régime de collaboration avec les agriculteurs, le gouvernement a imposé une formule prévoyant des sanctions et des restrictions, qui a altéré les mécanismes de production pour nombre d'années.

Comme on devait s'y attendre, les agriculteurs n'ont pas accepté sans réagir la formule oppressive utilisée par le gouvernement fédéral dans le cadre de sa politique «paternaliste». On aurait d'ailleurs pu atteindre les mêmes objectifs en causant moins de tort à l'économie agricole, si on avait élaboré un programme donnant plus de latitude aux agriculteurs et leur permettant de collaborer. Il est ironique évidemment qu'en moins de trois ans, le Canada en soit arrivé à avoir de la difficulté à trouver suffisamment de grains pour pouvoir respecter ses engagements.

On pourrait dire la même chose du plan de stabilisation du revenu des céréaliculteurs qu'a tenté de faire adopter Otto Lang, qui a été rejeté par la Chambre des communes et que le gouvernement a ensuite retiré. Quelques années plus tard, alors qu'un gouvernement minoritaire était au pouvoir, on a présenté un projet de loi bien plus valable.

Le projet de loi C-155 est une autre tentative du gouvernement du Canada d'indiquer aux agriculteurs de l'Ouest où est leur intérêt. Il faudra être très convaincant pour leur faire comprendre que des tarifs de transport de 5, 6 fois supérieurs au niveau actuel leur seront avantageux en 1991 ou que des taux encore plus élevés en l'an 2000 seront bénéfiques. Un tel projet est tout particulièrement difficile à accepter étant donné qu'on ne fournit aux agriculteurs aucune garantie quant aux prix ou aux revenus.

[Text]

I would urge the committee to press for a new transportation policy for Canada, which involves direct public investment in required facilities rather than handouts to the railway—and that the railways be required to do their bit as well.

Finally, I submit that it will not be possible to solve many of our transportation problems until we nationalize the full Canadian Pacific Limited and develop an integrated transportation system for this country that is operated in the public interest. Compensation paid to the Canadian Pacific should be offset by the value of benefits received in the past.

Members of the committee, I submit that you have to find some way of turning this bill back, of scrapping this bill, of sending the entire proposal back to the drawing board in order to find something better than we have before us today.

Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Burton.

I now call on Mr. C.B. Argue. Mr. Argue, please.

Mr. C.B. Argue (Individual Presentation): Mr. Chairman, I will read my submission and add some remarks to it. I would like the remarks included in the record. I will also remove my hat, out of respect for the majesty of this committee. I do not often do that, because I am in uniform. This is the costume I wear when I am on my part-time job. I act as agent for my son, Scotty Argue, who performed recently in Edmonton before royalty. Some of you may have seen him on TV. He was representing the Province of Alberta. He will be performing this weekend, doing a part-time show at the Edmonton Eskimos game. I get no pay for that job, and in that way it is similar to farming!

Mr. Chairman, members of the committee, I submit this paper as a farmer of 41 years' experience; as a citizen who has been involved in the political life of Canada for 40 years; as a person who has been involved in the National Farmers Union, the wheat pool, Chairman of the Save the Crow Committee, the local chamber of commerce, and other local organizations. On one occasion, I contested a federal election campaign for a seat in Parliament.

I submit this paper to show my concern and fear as to the results of enacting into law Bill C-155. The problem, Mr. Chairman, is not the Crow. The problem is the whole structure of agriculture and the rural community. My areas of concern are as follows.

First, the Canadian Wheat Board protects farmers from monopoly power of railroads and grain companies. This act seems to weaken the Canadian Wheat Board by giving control of grain cars to an administrator—and out of the hands of the Wheat Board.

[Translation]

J'exhorte donc le Comité à faire pression pour que soit adopté en matière de transport, une nouvelle politique canadienne prévoyant un investissement public direct dans les installations plutôt que des subventions aux sociétés de chemins de fer et exigeant de celles-ci qu'elles fassent leur part.

Enfin, j'estime qu'il sera impossible de régler un grand nombre de nos problèmes dans le domaine des transports à moins que nous ne nationalisions entièrement la société Canadien-Pacifique et que nous ne mettions sur pied un réseau de transport intégré pour l'ensemble du pays, qui serait exploité en tenant compte de l'intérêt public. L'indemnisation versée à la société Canadien-Pacifique devrait être contrebalancée par les bénéfices touchés dans le passé.

Membres du Comité je suis d'avis que vous devez trouver un moyen de renvoyer ce projet de loi, de le rejeter et de demander qu'on ne élabore un autre qui soit plus acceptable que celui que nous avons devant nous aujourd'hui.

Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci, monsieur Burton.

Je demande maintenant M. C.B. Argue. M. Argue, s'il vous plaît.

M. C.B. Argue (exposé personnel): Monsieur le président, je vais lire mon exposé et je poursuivrai avec mes commentaires et j'aimerais bien qu'ils figurent dans le procès-verbal. Je vais maintenant enlever ma coiffure par respect pour les membres du Comité. Il est rare que je fasse une telle chose parce que je porte l'uniforme. C'est l'uniforme de mon emploi à temps partiel. Je suis l'agent de mon fils, Scotty Argue, qui a récemment donné un spectacle à Edmonton devant des membres de la famille royale. Certains d'entre vous l'ont peut-être vu à la télévision. Il représentait la province de l'Alberta. Il se produira de nouveau le week-end prochain au spectacle de la mi-temps à la partie de football des Eskimos d'Edmonton. Je ne suis pas payé pour un tel travail et, en cela, il est donc comparable au travail de l'agriculteur!

Monsieur le président, membres du Comité, je suis agriculteur depuis 41 ans, je suis également un citoyen qui s'est intéressé de près à la vie politique du pays pendant 40 ans. De plus, j'ai participé à l'activité du Comité *Save the Crow*, membre de la Chambre de commerce de la région et d'autres organismes locaux. J'ai même déjà été candidat dans une élection fédérale.

Je présente mon mémoire pour vous faire part de mon inquiétude quant aux conséquences de l'adoption du projet de loi C-155. Monsieur le président, le problème ne réside pas dans l'entente du Nid-de-Corbeau. C'est toute la structure de la vie agricole et de la société rurale qui pose des problèmes. Voici les points que je tiens à soulever.

Premièrement, la Commission canadienne du blé protège les agriculteurs contre l'activité monopolistique des sociétés de chemins de fer et des entreprises céréaliers. Le projet de loi enlève certains pouvoirs à la Commission canadienne du blé

[Texte]

Secondly, farm costs and farm income. I have no statistics available, but I predict that the disruption will be enormous.

Thirdly, destruction of the family farm. Bill C-155 seems to follow the ideas generated by Gilson's report of 1971, advocating the removal of two out of every three farmers from agriculture. I do not consider this desirable, but some economists and businessmen see it as the way to go. I call it the process of de-settling the rural Prairies.

Fourth, destruction of rural communities. Variable rates and higher shipping charges will accomplish this process rapidly. Farmers will pay trucking costs and higher taxes to maintain rural roads and to haul grain to the surviving elevators.

Disruption of community, Mr. Chairman, leads to disruption of culture, and people are thrown into an alien world with nothing to fall back on. Already we have gone too far down this road. There are only two communities, Mr. Chairman, left on this continent, two communities of people: the Amish brethren and the Hutterites. These people have a culture and a way of life. They need no police, no welfare, no unemployment insurance, none of the infrastructure that we rely on, no government assistance; and for that matter, they need no government!

Fifth, national defence. A dispersed population with a stake in the land is difficult to defeat. I think Vietnam is an example of that. Populations crowded into cities, where people are wage slaves or unemployed, are undefendable. Look what happened to Hiroshima. An enemy would not need bombs to take this country, the way we are going. Just cut the gas and power, some cold night!

Sixth, displaced people. What will society do with a displaced population without job skills to function in a computerized society, and in an unfamiliar way of life? I have four sons, Mr. Chairman. None of them are farming. I advised them, if they wanted to farm, to buy a deck of cards and learn to play poker. The risks are about the same and the equipment is a lot cheaper!

I consider Bill C-155 to amount to another Highlands clearance, when the people were driven like cattle down to the sea, loaded onto ships, and sent to the colonies. But we have no colonies to send them to. Our society has survived by cut, slash, burn and move west. There is no cheap land left, Mr. Chairman. We must learn to conserve what we have. The degradation of our soil—and it is getting faster—is my five minutes up? I have hardly started!

[Traduction]

puisque il confie le contrôle des wagons de grains à un administrateur et l'enlève donc à la Commission.

Deuxièmement, je n'ai pas de données statistiques sur le sujet, mais je prévois que l'écart entre les coûts et les revenus des agriculteurs deviendra énorme.

Troisièmement, la ferme familiale risque de disparaître. Le projet de loi C-155 semble être conforme au Rapport Gilson de 1971, proposant le retrait de deux agriculteurs sur trois. Je ne considère pas cela souhaitable, mais certains économistes et hommes d'affaires considèrent que c'est la chose à faire. C'est ce que j'appelle le processus de décolonisation des régions rurales des Prairies.

Quatrièmement, la communauté rurale risque de s'effriter. Des taux variables et des frais de transport plus élevés y parviendront rapidement. Les agriculteurs paieront les frais de camionnage ainsi que des taxes plus élevées pour entretenir les routes rurales et acheminer le grain aux élévateurs restants.

L'effritement de la collectivité, monsieur le président, entraîne la dissolution de la culture, et la population se trouve alors devant l'inconnu, sans repères pour la guider. Nous nous sommes déjà aventurés trop loin en ce sens. Il reste seulement deux communautés, monsieur le président, sur ce continent: Les colonies Amish et Huttérites. Ces groupes ont leur propre culture et leur propre mode de vie. Ils n'ont pas besoin de services policiers, de bien-être social, d'assurance-chômage, d'aide gouvernementale et de toute l'infrastructure dont nous disposons et je dirais même qu'ils n'ont pas besoin de gouvernement!

Cinquièmement, abordons la question de la défense nationale. Une population dispersée qui tient à sa terre est difficile à vaincre. Je crois que le Viet-Nam en est un bon exemple. Les gens entassés dans les villes, où ils sont devenus chômeurs ou gagne-petits sont indéfendables. Voyez ce qui est arrivé à Hiroshima. Par contre, un ennemi n'aurait même pas à lâcher des bombes sur notre pays, étant donné notre situation, il lui suffirait de couper l'électricité et le gaz au cours d'une nuit froide!

Sixièmement, les gens déplacés. Que ferons-nous pour les gens déplacés n'ayant pas les connaissances nécessaires pour survivre dans une société informatisée et dans un cadre de vie auquel ils ne sont pas habitués. J'ai quatre fils, monsieur le président. Aucun n'est agriculteur. Je leur ai d'ailleurs dit qu'il vaudrait mieux qu'ils s'achètent un jeu de cartes et apprennent à jouer au poker plutôt qu'ils ne deviennent agriculteurs. Les risques sont à peu près les mêmes et l'équipement est beaucoup moins coûteux!

Je considère le projet de loi C-155 comme le pendant du phénomène historique de la déportation des habitants des Highlands que l'on a conduits comme des troupeaux jusqu'à la mer, qu'on a entassés dans des navires et envoyés dans les colonies. Nous n'avons cependant pas de colonie où envoyer les gens. Notre société a survécu parce que nous avons défriché, cultivé et brûlé nos terres pour aller toujours vers l'Ouest. Les terres deviennent rares, monsieur le président. Nous devons apprendre à conserver ce que nous avons. Notre sol se dégrade

[Text]

The Vice-Chairman: You have one minute left.

Mr. Argue: Political polarization: the growth of separatism in western Canada will speed up.

Solutions: (1) a complete study of areas by the commission, headed by a Supreme Court judge (2) recommendation to the federal government to drop Bill C-155 (3) Commission terms of reference should include that equal consideration be given to effects on people and society as on profits of railroads.

If the Government of Canada is determined to let the forces of monopoly capital destroy a culture and a way of life, then we are only fighting to save it for the corporate agriculture. In that event, we should let it go.

My personal opinion is that the Crow rate should remain until the whole problem of agriculture is settled, and government moneys going to the railroad should be in the form of equity investment.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Argue.

I will call on Mr. Flis for questioning. Mr. Flis, please.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

I want to thank Mr. Argue and all witnesses for the respect you have shown the House of Commons committee here. We certainly appreciate that.

My question is to Mr. Howland, who gave us an excellent, graphic demonstration about one inefficiency in the system.

It looks like you have studied this problem of inefficiency in great detail. I wonder if you could tell the committee whether you have discovered other inefficiencies from the time the grain is loaded into the elevator to the time it reaches port?

Mr. Howland: I feel that not having a loop track in Vancouver, as coal does—coal leaves Hinton, Alberta, and is never unhooked. The cars have a universal joint, where they can dump one without unhooking it from the others. Even our hopper cars—every car, whether hopper or boxcar, is handled individually. I think the time has come, in 1983, when we need a different type of terminal from the one that we are now considering, even at Prince Rupert. It is exactly the same style as in the 1920s.

It was mentioned that you people came out in an airplane. You did not come out in the type of equipment that was being used in the 1920s, when grain was handled in the same way as it is today.

Mr. Flis: The plane we were on, I think, does come from the 1920s!

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Flis.

[Translation]

de plus en plus rapidement... mes cinq minutes sont-elles écoulées? J'ai à peine commencé!

Le vice-président: Il vous reste une minute.

M. Argue: La polarisation politique: la croissance du séparatisme dans l'Ouest du Canada s'accélère.

Solutions: 1) Qu'une commission présidée par un juge de la Cour suprême fasse une étude complète des problèmes 2) qu'on recommande au gouvernement fédéral d'abandonner le projet de loi C-155 3) que la Commission puisse accorder autant d'importance aux répercussions sur les gens et sur la société qu'aux répercussions sur les profits des sociétés de chemin de fer.

Si le gouvernement du Canada est décidé à laisser des monopoles détruire notre culture et altérer notre mode de vie, nous nous battons seulement pour le compte des sociétés agricoles. Si tel est le cas, il faut laisser tomber.

A mon avis, le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être maintenu jusqu'à ce que le problème global de l'agriculture soit réglé, et l'on devrait transformer les subventions gouvernementales accordées aux sociétés de chemin de fer en placements en actions.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Argue.

J'invite maintenant M. Flis à poser ses questions. M. Flis, s'il vous plaît.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier M. Argue et tous les témoins pour le respect qu'ils ont témoigné à ce comité de la Chambre des communes. Nous leur en savons gré.

Ma question s'adresse à M. Howland, qui nous a fait une excellente démonstration graphique d'une faille du système.

Il semble que vous ayez étudié le problème de l'inefficacité du système en détail. Je me demande si vous pourriez dire aux membres du comité si vous avez découvert d'autres exemples d'inefficacité entre le moment où le grain est chargé dans l'élevateur et celui où il arrive au port?

M. Howland: Nous n'avons pas de voie de raccordement à Vancouver comme dans le cas des wagons de charbon qui quitte Hinton en Alberta sans jamais être décrochés. Les wagons sont munis d'un joint universel et l'on peut en enlever un sans décrocher les autres. Il faut s'occuper de chaque wagon individuellement, qu'il s'agisse de wagons-trémies ou de wagons couverts. En 1983, nous avons besoin d'un type de terminal différent de celui dont nous envisageons l'installation, même à Prince-Rupert. Il est pareil à ceux des années 1920.

On a mentionné que vous étiez arrivé ici en avion. Vous n'avez certainement pas voyagé dans un appareil comme ceux qu'on utilisait en 1920, alors qu'on transporte encore le grain de la même façon qu'à cette époque-là.

M. Flis: Je crois que l'avion qui nous a transporté date de 1920!

Le vice-président: Merci, monsieur Flis.

[Texte]

I call on Mr. Simon de Jong. Mr. de Jong, please.

Mr. de Jong: Thank you, Mr. Chairman. I also wish to congratulate the people who have come here and presented their briefs.

• 1130

In the short time that we have in asking questions—and I understand the committee's intention of hearing as many people as possible, but on the other hand, Mr. Chairman, I do wish to register my protest at the restrictions this gives us and the disservice it also does to the people making their presentations. There are a lot of questions we should be able to ask these people.

In the short time that I do have I would like to ask Mr. Burton a question. Mr. Burton alluded to the suggestion that this committee find ways and means in its recommendations that we recommend to the government and to Parliament that Bill C-155 be scrapped. It has been discussed on previous occasions by this committee as to whether we could do this, and whether the committee has the power to do this. I wonder if Mr. Burton could elaborate on that, being a former member of Parliament.

The Vice-Chairman: Mr. Burton.

Mr. Burton: Mr. Chairman, and Mr. de Jong, I deliberately made some reference to this matter in my remarks because of my concern about some of the comments made earlier before the committee that the rules will not let us do this or do that. I become very concerned, Mr. Chairman, when I hear people saying, oh, the rules will not let us do that, and when that becomes the rationale for not taking a certain approach, or for not doing a certain thing that may be desirable or that maybe we should consider.

I look on rules not only as a negative instrument to stop certain things from being done, but also as a positive instrument to accomplish the things you want to get done, and it seems to me this is the approach that should be taken here. If a Senate committee can find ways of effectively stopping a bill, surely a House of Commons committee can do the same thing. There are examples: the Senate committee in 1975 dealing with the Bankruptcy Act came up with 139 amendments to that bill. That had the effect of stopping it at that time. Several years later the bill came back into the House of Commons and the Senate with virtually all of those amendments in place. There are other similar examples as well.

Of course you have to take the rules into account. So when I heard the citation referred to the other day, I went and got the book on the matter. It has been a long time since I have looked at that book, but I found it of interest, because the chairman of the committee made reference to the fact that in the case of a committee upon a bill—I am looking now at Citation 621 of Beauchesne's 5th edition. Paragraph 2 of that says:

[Traduction]

J'appelle M. Simon de Jong. Monsieur de Jong, s'il vous plaît.

M. de Jong: Merci, monsieur le président. Je tiens à féliciter tous ceux qui sont venus ici et nous ont présenté leurs mémoires.

Dans le peu de temps que nous avons pour poser des questions—et je comprends fort bien que le Comité veut entendre autant de personnes que possible, mais, d'autre part, je veux protester en ce qui concerne les restrictions qui nous sont imposées et le mauvais service rendu ainsi à ceux qui présentent un mémoire. Il y a beaucoup de questions que nous devrions pouvoir poser à ces gens.

Dans le court laps de temps qui m'est accordé, je voudrais poser une question à M. Burton. M. Burton a fait allusion à une proposition selon laquelle ce Comité doit, dans ses recommandations, trouver les moyens de nous permettre de recommander au gouvernement et au Parlement d'annuler purement et simplement le Bill C-155. Il a été question, à plusieurs reprises au cours des réunions précédentes de ce Comité, de savoir si nous pouvions le faire et si le Comité avait le pouvoir de le faire. Je me demande si M. Burton pourrait nous donner des éclaircissements à ce sujet, à titre d'ancien député.

Le vice-président: Monsieur Burton.

M. Burton: Monsieur le président et monsieur de Jong, j'ai délibérément fait allusion à cette question dans mes remarques parce que je m'inquiète des commentaires de certains qui, à maintes reprises devant ce Comité, ont dit que le règlement ne nous permettrait pas de faire ceci ou cela. Monsieur le président, je suis très préoccupé lorsque j'entends des gens dire, oh! le règlement ne nous permettra pas de faire cela et lorsque cela nous empêche d'adopter une certaine approche ou de faire une chose qui serait souhaitable ou que nous devrions étudier.

Je considère le règlement non seulement comme un instrument négatif permettant d'empêcher certaines choses, mais aussi comme un instrument positif permettant d'accomplir les choses que nous voulons accomplir, et il me semble que c'est cette approche que nous devrions adopter dans le cas qui nous occupe. Si un comité du Sénat peut trouver les moyens de rejeter un bill, un comité de la Chambre des communes peut certainement faire la même chose. Nous avons des exemples: en 1975, le comité du Sénat concernant la Loi sur la faillite a présenté 139 modifications à ce bill. À l'époque, cette mesure a eu pour effet d'annuler ce bill. Plusieurs années plus tard, le bill a de nouveau été présenté à la Chambre et au Sénat avec virtuellement toutes les modifications adoptées. Il y a d'autres exemples similaires aussi.

Il est évident qu'il faut tenir compte du règlement. Ainsi, l'autre jour, lorsque j'ai entendu une citation, je me suis procuré le Règlement annoté et formulaire de la Chambre des communes sur la question. Il y avait très longtemps que je ne m'étais pas reporté à ce Règlement, mais je l'ai trouvé intéressant parce que le président du comité a indiqué que, dans le cas d'un comité chargé de l'examen d'un bill—je parle

[Text]

A committee is bound by, and is not at liberty to depart from, the Order of Reference. In the case of a committee upon a bill, the bill committed to it is itself the Order of Reference to the committee, which must report it with or without amendment to the House.

If you then look at paragraph 4, which says:

At times, a committee may have to obtain leave from the House to make a report when its Order of Reference is limited in scope.

I suggest that this committee could go back to the House and ask for a change in and expansion of its order of reference.

I would also like to draw to your attention Citation 764 on page 231 of Beauchesne's 5th edition. It says in paragraph 2:

The committee may so change the provisions of the bill that when it is reported to the House it is in substance a bill other than that which was referred. A committee may negative every clause and substitute new clauses, if relevant to the bill as read a second time.

I submit, Mr. Chairman, that where there is a will, there is a way. I have only located two references. I have no doubt there are others as well.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I will now call on Mr. Bill McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Cholin a question. He made a brief presentation, and I know that he has a couple of other things that he would like to put on the record.

I would like to know, Lorne, how this will affect you and your operation, because I know you have taken a long time looking at it. How will this bill in its present form affect your operation in Kerrobert?

Mr. Cholin: Thank you, Mr. McKnight.

It will make it impossible for my son to take over my farm, in spite of the fact that it is now paid for. For this reason it will make a futile effort of what my father walked in here for in 1906 by farming his farm. It is all going.

The Vice-Chairman: Thank you very much. This concludes the questioning portion of this delegation.

I would now move on to the next group of 10. Do you have a complementary remark to make, Mr. Murray?

Mr. Murray: I would like to put a proposal to the committee as to how they can improve the rail movement of grain. I can do it very simply. I lived beside the CNR. I lived there in the war years. Trains were moving at three minutes apart going west; there would be a break in the action, and the trains would move three minutes apart going east. There would be nine at a time, lots of times. They moved at 35 miles an hour,

[Translation]

maintenant de la citation 621 de la 5^e édition de Beauchesne, dont le paragraphe 2 est libellé comme suit:

«Le comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi, et ne saurait y déroger. Dans le cas d'un comité spécial chargé de l'examen d'un bill, ce bill constitue par lui-même l'ordre de renvoi, et le comité doit en faire rapport à la Chambre, avec ou sans modification.»

Maintenant, si vous vous reportez au paragraphe 4 qui dit:

«Un comité peut parfois avoir à demander à la Chambre l'autorisation de présenter un rapport spécial quand la portée de ses attributions est restreinte.»

Je crois que ce comité pourrait demander à la Chambre que l'ordre de renvoi soit modifié et étendu.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur la citation 764 en page 231 de la 5^e édition de Beauchesne. Le paragraphe 2 se lit ainsi:

«Il est en revanche loisible au Comité de modifier les dispositions du bill à tel point que lorsqu'il en est fait rapport à la Chambre, il se trouve en substance être tout autre qu'il était avant que le Comité en ait été saisi. Celui-ci, peut, à sa guise, repousser tous les articles et les remplacer par d'autres sous réserve de ne pas s'écartier du principe dont s'inspirait le texte voté en deuxième lecture.»

Monsieur le président, à mon avis, je crois que lorsque l'on veut, on peut. Je n'ai trouvé que deux références. Je suis certain qu'il y en a d'autres.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Je demande maintenant à M. Bill McKnight de prendre la parole.

M. McKnight: Merci monsieur le président. Je voudrais poser une question à M. Cholin. Il a présenté un court mémoire et je sais qu'il a une chose ou deux à ajouter.

Lorne, je voudrais savoir de quelle façon vous et votre entreprise serez touchés par ce bill, car je sais que vous l'avez étudié longuement. Comment, dans sa forme actuelle, ce bill peut-il toucher votre entreprise à Kerrobert?

M. Cholin: Merci monsieur McKnight.

Mon fils ne pourra pas reprendre ma ferme, malgré le fait qu'elle soit entièrement payée. Pour cette raison, tout ce que mon père a fait depuis son arrivée ici en 1906 pour établir sa ferme aura été futile. Je ne pourrai pas la garder.

Le vice-président: Merci beaucoup. La période de question pour cette délégation est terminée.

Je m'adresse maintenant au prochain groupe de 10. Monsieur Murray, voulez-vous faire une autre remarque?

M. Murray: J'aimerais proposer au comité une façon d'améliorer le transport des grains. Je peux le faire de façon très simple. J'ai vécu près du CN. J'y ai vécu pendant les années de guerre. Les trains passaient à trois minutes d'intervalle vers l'ouest; puis il y avait un arrêt. Ensuite, les trains passaient à trois minutes d'intervalles vers l'est. Il y en avait neuf à la fois, bien souvent. Ils roulaient à une vitesse de 35

[Texte]

and you never saw such a uniform movement of material—plus, you saw CP cars, you saw CN cars, all mixed up in the train. It is very easy to do.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I want to thank all the witnesses who appeared here during this portion of the hearings. We appreciate your input and it will certainly be taken into account before the committee reaches a final decision, and when they are deliberating any portion of this bill or what the committee's recommendations to the House should be when reporting on September 12. Thank you very much.

I will now call on the third group, and I will read off the names, if they will come and take their places at the table: Mr. Roy Atkinson, from Landis, Saskatchewan; Mr. Garnet Hanna, from Meyronne, Saskatchewan; Mr. Art Wright, from Rockhaven; Ms Eva Hagen of Glenbush, Saskatchewan; Miss Kim Korbin of Cabri, Saskatchewan; Mr. Bob Long of Lloydminster, Saskatchewan; Mr. Richard Bothner of Beechy, Saskatchewan; Mrs. Patricia Krug of Balcarres, Saskatchewan; Mr. Harold Flaterud of Beechy, Saskatchewan; and Mr. Henry Poegal of Tompkins, Saskatchewan.

As you take your places at the microphone I will start from my extreme right. The first person taking microphone number one will please identify himself or herself.

Yes, sir.

Mr. Art Wright (Individual Presentation): Mr. Chairman, on a point of order. It seems to me almost criminal the way you are running these people through the chute. I wonder if there is not some way we could rectify this. Could you give us assurance that maybe you could come back next week and hear us properly? There are hundreds of people who have not had a chance. It was never advertised properly. It is just criminal the way you are using us. We have to do something. I am very upset about it. I have been here all week and they tell me I get five minutes and I may not get a question.

The Vice-Chairman: Thank you very much. We are proceeding as I have been directed. I am chairing this meeting; I am Vice-Chairman. I am taking my directive from the committee and adhering to the schedule that has been laid before me.

I would ask the gentleman at the first microphone to give us his name.

Mr. Harold Flaterud (Individual Presentation): I am Harold Flaterud, from Beechy, Saskatchewan.

The Vice-Chairman: Proceed, sir.

Mr. Flaterud: I will read my brief, probably with a small addition.

The Vice-Chairman: Please proceed.

[Traduction]

milles à l'heure et on n'avait jamais vu un mouvement aussi uniforme de matériel. Il y avait des wagons du CP, du CN, sans ordre particulier dans l'ensemble du train. C'est très facile à faire.

Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je tiens à remercier tous les témoins qui se sont présentés au cours de cette partie des audiences. Nous apprécions vos remarques et nous vous assurons que le Comité en tiendra compte avant de prendre une décision finale, lorsque les membres du comité étudieront les parties de ce bill ou lorsqu'ils présenteront leurs recommandations à la Chambre quand ils s'y présenteront le 12 septembre. Merci beaucoup.

Je demande maintenant au troisième groupe de se présenter et je vais lire les noms pour qu'ils viennent, à tour de rôle prendre place autour de la table: M. Roy Atkinson, de Landis, Saskatchewan; M. Gernet Hanna, de Meyronne, Saskatchewan; M. Art Wright de Rockhaven; M^{me} Eva Hagen de Glenbush, Saskatchewan; M^{me} Kim Korbin de Cabri, Saskatchewan; M. Bob Long de Lloydminster, Saskatchewan; M. Richard Bothner de Beechy, Saskatchewan; M^{me} Patricia Krug de Balcarres, Saskatchewan; M. Harold Flaterud de Beechy, Saskatchewan et Henry Poegal de Tompkins, Saskatchewan.

Pendant que vous prenez place au microphone, je vais commencer à partir de ma droite. La première personne qui se servira du microphone numéro 1 voudra bien s'identifier.

Oui monsieur.

M. Art Wright (présentation individuelle): Monsieur le président, sur un point d'ordre. La façon dont vous expédiez les choses me semble presque criminelle. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen de rectifier cette situation. Peut-être pourriez-vous nous donner l'assurance que vous reviendrez la semaine prochaine pour bien entendre nos doléances? Il y a des centaines de personnes qui n'ont pas eu la chance de s'exprimer. Cette réunion n'a pas été annoncée comme elle aurait dû l'être. La façon dont vous nous traitez est tout simplement criminelle. Il faut faire quelque chose. Je suis très contrarié. J'ai passé toute la semaine ici et on me dit que j'ai cinq minutes pour m'exprimer et que je ne pourrai peut-être pas poser une question.

Le vice-président: Merci beaucoup. Nous poursuivons nos travaux de la façon dont on m'a indiqué de le faire. Je préside cette réunion, j'en suis le vice-président. Je reçois les directives du comité et j'adhère au calendrier qui m'a été présenté.

Je demanderai à la personne qui se trouve face au premier microphone de se présenter.

M. Harold Flaterud (présentation individuelle): Je m'appelle Harold Flaterud, de Beechy, Saskatchewan.

Le vice-président: La parole est à vous, monsieur.

M. Flaterud: Je vais lire mon mémoire, en y ajoutant peut-être une petite chose.

Le vice-président: Veuillez commencer.

[Text]

Mr. Flaterud: Mr. Chairman and members of the Transport Committee, I want to thank you for the opportunity to express my views.

I have lived on a farm all my life and I know what many farmers are confronted with, especially the younger farmers who have been trying to get started in farming. The input costs for farming are constantly rising, while the price of farm products are the same or are increasing. The statutory Crow rate is about the only stable protection farmers have and its loss would be a very severe blow to the majority of the farmers and to the rural communities.

• 1140

The loss for Saskatchewan at five times Crow is estimated at \$275,507,000. The loss of this money to the communities will be disastrous. Add variable rates to this loss and it will result in branch line abandonments, longer trucking hauls, road destruction, and gradual elimination of our rural communities and family farms. Are we headed toward feudalism in Saskatchewan?

The statutory rate should not be tampered with. When the farmer buys machinery or repairs, he also pays the freight charges, which are included in the price. But when the farmer ships grain out, he pays the freight on that also. There should be no freight charges paid by the farmer on exported grain, as it directly benefits the entire nation and therefore should be paid by the nation.

I believe there is much doubt that the railroads are losing money hauling grain. Certainly they are not losing money on their railroad operations as a whole. In the *Globe and Mail* of August 9, 1983, it states that CP's rail profit in the first 6 months of 1983 was increased to \$106,338,000 from \$39,266,000.

Thank you for the attention.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Flaterud.

The next gentleman, would you give us your name please?

Mr. Richard Bothner (Individual Presentation): Yes, I am Richard Bothner, from Beechy.

The Vice-Chairman: Proceed, Mr. Bothner.

Mr. Bothner: Thank you, Mr. Chairman.

I have farmed for about 35 years, and am a mixed farmer from a mixed farming area. I am a Wheat Pool member and an NFU member.

This brief will support retention of the present Crow rate. It is our opinion that 80% of the people in Saskatchewan agree with this stand.

Now something was said a couple of days ago about the Wheat Board meetings that were held and how they supported retention. I was at these meetings. Wheat Board meetings are not NFU meetings; they are not pool meetings; they are not Palliser meetings. All farmers are represented; it is a very good

[Translation]

M. Flaterud: Monsieur le président et membres du Comité de transport. Je tiens à vous remercier de l'occasion qui m'est offerte de présenter mon opinion.

J'ai vécu dans une ferme toute ma vie et je sais à quoi les agriculteurs doivent faire face, particulièrement les jeunes agriculteurs qui ont essayé de démarquer une exploitation agricole. Les coûts d'une exploitation agricole montent constamment tandis que les prix des produits de la ferme restent les mêmes ou diminuent. Le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau est probablement la seule protection stable dont les agriculteurs disposent, et sa perte serait un dur coup pour la majorité d'entre eux ainsi que pour les collectivités rurales.

On estime à 275,507 dollars la perte pour la Saskatchewan, à raison de cinq fois le taux du Nid-de-Corbeau. La perte de cette somme sera désastreuse pour les collectivités. Ajoutez à cette perte les taux variables, et il s'ensuivra des abandons des embranchements, des plus longs trajets par camion, l'usure des routes et l'élimination graduelle des collectivités rurales et des fermes familiales. Nous dirigeons-nous vers la féodalité en Saskatchewan?

On ne devrait pas toucher au tarif statutaire. Lorsque l'agriculteur achète de la machinerie ou des pièces, il paie aussi le fret, qui est compris dans le prix. Mais lorsque l'agriculteur expédie son grain, il paie encore pour le fret. L'agriculteur ne devrait pas payer le fret pour le grain qu'il exporte, puisque ce grain profite à l'ensemble de la nation et que c'est le pays tout entier qui devrait payer.

Je crois que l'on doute beaucoup que les sociétés ferroviaires perdent de l'argent en transportant du grain. Elles ne sont certainement pas déficitaires sur l'ensemble des opérations ferroviaires. On pouvait lire dans le *Globe and Mail* du 9 août 1983, que les profits du CP, pour les 6 premiers mois de 1983, s'élevaient à \$106,338,000 par rapport à \$39,266,000.

Je vous remercie de votre attention.

Le vice-président: Merci beaucoup monsieur Flaterud.

Le prochain témoin aurait-il l'obligeance de se présenter s'il vous plaît?

M. Richard Bothner (présentation individuelle): Oui. Je suis Richard Bothner, de Beechy.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Bothner.

M. Bothner: Merci, monsieur le président.

Je suis agriculteur depuis environ 35 ans, et je pratique la polyculture dans une région de polyculture. Je suis membre du Syndicat du blé et du SNC.

Ce mémoire appuie le maintien de l'actuel taux du Nid-de-Corbeau. Nous croyons que 80 p. 100 des habitants de la Saskatchewan partagent cette opinion.

Il s'est dit quelque chose, il y a deux jours, à propos des assemblées que tenait la Commission canadienne du blé et du fait qu'on y appuyait le maintien des taux. J'ai assisté à ces assemblées. Les assemblées de la Commission ne sont pas des assemblées du syndicat; ce ne sont pas des assemblées de

[Texte]

cross-section of farmers, possibly overly represented by people dissatisfied with the Wheat Board. But 80% of these farmers attending these meetings supported retention of the Crow rates.

The confusion and misunderstanding has been stirred up by the minister. We will attempt to cover a broad field in a short brief; maybe I will skip some paragraphs, because they have been covered by previous speakers. In many cases, we will be expressing concerns and opinions that are very real among farmers. As has been stated many times here, they have been denied the opportunity to express themselves.

We have been subjected to a disgraceful display of arrogance by the Minister of Transport, and it is our hope that this committee will undo all the mixed-up and stupid proposed legislation that is being created by his process. We have been forced to listen to and read news media that seem to have been bought and paid for by the government. Some donkey editors even seem to think there is a relationship between postage stamps and a bushel of wheat. If they could produce 300,000 letters to one address all bundled up in neat parcels, they would have a point. Otherwise, they should go to Inuvik or Yellowknife and deliver letters door to door.

The cost of moving grain is hard to estimate, especially when so much has been given to the railroads. But we do know that one train and three men today can move as much grain as 51 trains and 225 men could in 1910. At inflation of 20 times, they would still be making money. Over the last 20 years the railroads have been given \$2 billion in grants and rolling stock by government, which does not even question their expenditures in foreign countries.

The Department of Transport has based much argument on a very biased report by Carl Snavely. We say this report is biased because he figured the railroads should receive 20% or more interest on these gifts, which he treats as if the railroads had actually spent this money.

When the government took over the CN they saddled it with a huge debt, which should have been cancelled. After many years of not being able to pay the interest on this debt, the government paid the banks their \$800 million. Then the CN was able to show a profit, which promptly they invested in other ventures, just like the CPR.

There are many things that could and must be done to our rail system before farmers can accept the need to pay higher rates. Back-hauls, duplication, and expensive delays at switching yards are only a few examples. The Hall commission made many recommendations about swapping lines, joint running rights, and one-way traffic on some lines. The connection from Ashcroft to Clinton in B.C. would provide an alternate route to Vancouver. Why have not any of these money-saving recommendations been carried out? It is eight years now since they were made.

[Traduction]

l'association Palliser. Tous les agriculteurs sont représentés. C'est un très bon échantillonnage d'agriculteurs, où les gens insatisfaits de la Commission canadienne du blé sont surreprésentés. Cependant, 80 p. 100 des agriculteurs présents à ces assemblées ont appuyé le maintien des taux du Nid-de-Corbeau.

C'est le ministre qui a semé la confusion et l'incompréhension. Nous essaierons de couvrir un vaste sujet dans un court exposé; j'omettrai peut-être quelques paragraphes, parce qu'ils ont été couverts par les orateurs précédents. Dans bien des cas, nous exprimerons des préoccupations et des opinions qui sont très réelles chez les agriculteurs. Comme il a été dit à plusieurs reprises ici, on leur a refusé le droit de s'exprimer.

Le ministre des Transports a fait montre à notre égard d'une arrogance honteuse et nous espérons que ce comité saura combattre la législation stupide et confuse dont il est responsable. On nous a forcés à écouter et à lire des nouvelles qui semblent avoir été payées par le gouvernement. Certains éditeurs bornés semblent même penser qu'il existe un rapport entre les timbres-poste et un boisseau de blé. S'ils pouvaient expédier 300,000 lettres à une même adresse, en paquets bien ordonnés, ils marqueraient un point. Sans quoi, ils devraient aller à Inuvik ou à Yellowknife et livrer des lettres porte à porte.

Il est difficile d'évaluer le coût du transport du grain, particulièrement quand les sociétés ferroviaires ont tant reçu. Nous savons, cependant, que de nos jours un train et trois hommes peuvent transporter autant de grain que 51 trains et 225 hommes en 1910. À 20 p. 100 d'inflation, les sociétés ferroviaires sont encore gagnantes. Au cours des 20 dernières années, elles ont reçu du gouvernement 2 milliards de dollars en subventions et en matériel roulant, ce qui ne met même pas en cause leurs dépenses à l'étranger.

Le ministère des Transports a fondé la plus grande partie de son argumentation sur le rapport très subjectif de Carl Snavely. Nous affirmons que ce rapport est subjectif parce que l'auteur estime que les sociétés ferroviaires devraient toucher au moins 20 p. 100 d'intérêt sur les cadeaux qu'elles ont reçus et qu'il les traite comme si les sociétés ferroviaires avaient effectivement dépensé cet argent.

Lorsque le gouvernement a pris en main le CN, il a imposé à l'entreprise une lourde dette qui aurait dû être annulée. Après avoir été dans l'impossibilité de payer l'intérêt de cette dette pendant de nombreuses années, le gouvernement a versé aux banques les 800 millions de dollars qui leur étaient dûs. Le CN était alors en mesure de déclarer un profit qu'il s'est empressé d'investir dans d'autres entreprises, tout comme le CP.

De nombreuses améliorations peuvent et doivent être apportées à notre système ferroviaire avant que les agriculteurs puissent accepter la nécessité de payer des taux plus élevés. Le retournement, le double-emploi et les délais coûteux dans les gares de triage ne sont que quelques exemples. La commission Hall a fait de nombreuses recommandations au sujet des échanges de lignes, des droits de passage conjoints et de la circulation à sens unique sur certaines voies. En reliant Ashcroft à Clinton, en Colombie-Britannique, on aurait la possibilité d'une autre

[Text]

It is eight years since the Hall commission was holding hearings. Farmers at that time were encouraged to make their views known—much different from the present hearings. Much good information was gathered, but the government decided instead to ignore the findings of this hard-working western group and went with the one-man, one-sided report of Snavely. Chief Justice Emmett Hall is only one of many westerners who says we must keep the Crow.

The Vice-Chairman: You have a minute to go, sir.

Mr. Bothner: Well, I will just skip to my last paragraph, which I do not think anybody has dealt with.

At the present time the government is refusing to permit the Farm Credit Corporation to borrow the amount needed. This money is to be paid back to the government—with the interest, mind you . . . but farmers are being denied the right to borrow money at reasonable rates, while the railroads are given huge grants to invest in other countries and pay their stockholders large dividends. I fail to see any logic in this kind of policy.

In conclusion, I would thank the committee for this opportunity, and hope that my comments are worthy of your consideration. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Bothner.

Would the next gentleman please identify himself?

I would say that we members of the committee do not expect to be thanked for hearing you. We are here for that purpose, and you do not have to use up your time to thank us.

Mr. Garnet Hanna (Individual Presentation): I will say thank you, Mr. Chairman, just as a matter of courtesy.

I would like to read and comment on the paragraphs as I go along. The brief has been sent in; I sent 30 of them to Ottawa, so the committee should have them.

I would like to say that I was mixed a few years ago. I have been farming for 40 years since coming out of high school. I would like to state some of the reasons I want the present statutory Crow rate to remain.

It is absolutely necessary for the committee to know and the government to realize that in 1973-1974 grain prices peaked as to value.

• 1150

The bushel value has since declined to our present value.

Second, production costs have risen sharply the last eight, nine years. I purchased a ton truck, retail, at Assiniboia, for \$5,995. At present, that same truck is \$15,000 to \$16,000. In

[Translation]

route pour se rendre à Vancouver. Pourquoi n'a-t-on appliqué aucune de ces recommandations économiques?

Il s'est écoulé huit ans depuis les audiences de la commission Hall. À l'époque, on encourageait les agriculteurs à faire connaître leur point de vue, ce qui est très différent des présentes audiences. On a recueilli beaucoup de renseignements utiles, mais le gouvernement a décidé d'ignorer les conclusions de ce groupe laborieux de l'Ouest et de retenir le rapport univoque de Snavely. Le juge en chef Emmett Hall est un des nombreux Canadiens de l'Ouest qui affirment que nous devons conserver les taux du Nid-de-Corbeau.

Le vice-président: Il vous reste une minute, monsieur.

M. Bothner: J'aborderai donc mon dernier paragraphe, dont personne n'a encore traité je crois.

A l'heure actuelle, le gouvernement empêche la Société du crédit agricole d'emprunter la somme nécessaire. Cette somme doit être remboursée au gouvernement, avec intérêt ne vous déplaise, mais on refuse aux agriculteurs le droit d'emprunter à des taux raisonnables, alors que les sociétés ferroviaires reçoivent d'importantes subventions pour investir à l'étranger et versent de gros dividendes à leurs actionnaires. Je ne parviens pas à voir la logique dans ce genre de politique.

Pour conclure, je voudrais remercier le comité de la possibilité qui m'a été offerte et j'espère que mes remarques sont dignes de votre considération. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Bothner.

Le prochain témoin aurait-il l'obligeance de se présenter s'il vous plaît?

Je voudrais préciser que les membres de ce comité ne s'attendent pas à ce que vous les remerciez de vous entendre. C'est pour cette raison que nous sommes ici et vous n'avez pas besoin de prendre le temps qui vous est alloué pour nous remercier.

M. Garnet Hanna (présentation individuelle): Je tiens à vous remercier, monsieur le président, par courtoisie.

J'aimerais lire les paragraphes et les commenter au fur et à mesure. Le mémoire a été envoyé; j'en ai fait parvenir 30 copies à Ottawa, de sorte que le comité devrait les avoir.

Je pratiquais la polyculture, il y a quelques années. Je suis agriculteur depuis une quarantaine d'années, depuis que j'ai quitté l'école secondaire. J'aimerais exposer certaines des raisons pour lesquelles je voudrais que les tarifs du Nid-de-Corbeau soient conservés.

Il est absolument nécessaire que ce comité sache et que le gouvernement réalise que les prix du grain ont atteint un sommet en 1973-1974.

Depuis, la valeur du boisseau a baissé pour atteindre la valeur actuelle.

Deuxièmement, les coûts de production ont augmenté considérablement au cours des huit ou neuf dernières années. J'ai acheté un camion d'une tonne à Assiniboia dont le prix de

[Texte]

1965 I purchased a truck at Lafleche. The freight on that, from Chatham, was \$180. On that 1974 truck—I do not have the exact figures, but it was between \$300 and \$400, complementing that to the \$1,000 freight on the truck that was mentioned a while ago.

Third, this brings us to this conclusion, that lower grain prices and higher costs mean less net income at the farm gate.

Fourth, I am totally opposed to any production cap on which freight is higher than the first 31 million tonnes, and request that this cap be removed. A higher charge over the cap with added production costs will be no incentive at all. For instance, we have shipped 31 million tonnes already. Are we going to be billed \$31 a tonne when we get to 165, or less, for grain right now?

Fifth, I read of a 10% safety net on the grain price. To me, that is doubletalk. Let me give some input prices—some more of them. As to the 1950s—and I might add that I have had correspondence with the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, trying to make this available to him. In 1950, when they say the ratio was what they say it was, a diesel tractor of a well-known make, the largest agricultural tractor they had, was \$4,300. Fuel for the diesels was 4¢ a litre. I have a bill from 1951: 19¢ a gallon. I have a bill for my own point, of diesel, of 38¢ a litre; \$857 for a 500-gallon tank; previously, \$99. I have been inquiring about new tractors. In fact, the newest tractor I purchased was 1971, and that was \$10,000; if you please, \$88,000.

Less net income will mean less improvements made. You know what happened to the White Company at Brantford. I have sales here of price reductions in a local paper.

Variable rates are totally repulsive to me.

I might add that at my own point I have seen tankers sit for two months . . . between a month and two months in the winter time, sitting there.

The other companies complain about their freight rate. Let me add that I pay that freight rate on that same article when it comes back, regardless of who buys it.

The Vice-Chairman: Mr. Hanna, I draw to the attention of the committee that your written brief has been received in Ottawa, and you have used up your time for making comments. The five minutes are now up, in deference to your colleagues and the other witnesses.

[Traduction]

vente au détail était de 5,995 dollars. Aujourd'hui, ce même camion se vend entre 15,000 dollars et 16,000 dollars. En 1965, j'ai acheté un camion à Laflèche. Les frais de transport, de Chatham, étaient de 180 dollars. Les frais correspondants pour un camion en 1974, je n'ai pas les chiffres exacts, mais ils s'élevaient entre 300 dollars et 400 dollars, ajoutés au 1,000 dollars de frais de transport pour le camion dont il a été question antérieurement.

Troisièmement, ceci nous amène à conclure que des prix inférieurs pour les céréales et des frais de transport supérieurs signifient un revenu net inférieur à la ferme.

Quatrièmement, je suis tout à fait opposé à ce qu'on fixe une production limite au-delà de laquelle les frais de transport seraient supérieurs, soit toute production supérieure à 31 millions de tonnes, et je demande que cette limite soit supprimée. Les frais plus élevés pour une production supérieure à la limite, outre les coûts de production supplémentaires ne constitueront certainement pas un stimulant. Par exemple, nous avons déjà expédié 31 millions de tonnes. Va-t-on maintenant nous facturer 31 dollars la tonne ou moins, lorsque nous atteindrons le chiffre de 165 pour les céréales?

Cinquièmement, j'ai lu au sujet d'une mesure de sécurité de 10 p. 100 concernant le prix des céréales. À mon avis, cela ne rime à rien. Permettez-moi de vous donner le prix de certaines denrées, de certaines autres denrées. Concernant les années 1950, et je pourrais ajouter que j'ai communiqué avec le secrétaire parlementaire du ministre des Transports pour essayer de lui faire part de ces chiffres. En 1950, lorsqu'ils disent que le ratio était celui qu'ils avancent, un tracteur diesel d'une marque réputée, le plus gros tracteur agricole dont ils disposaient, coûtait 4,300 dollars. Le combustible diesel se vendait 4 cents le litre. J'ai une facture qui date de 1951: 19 cents le gallon. J'ai une facture de combustible diesel vendu localement 38 cents le litre; 857 dollars pour un réservoir de 500 gallons au lieu de 99 dollars comme c'était le cas autrefois. Je me suis informé au sujet des nouveaux tracteurs. En fait, le tracteur le plus récent que j'ai acheté était un tracteur de 1971, qui se vendait 10,000 dollars; aujourd'hui, ce tracteur se vend 88,000 dollars.

Un revenu net inférieur signifiera moins d'améliorations. Vous savez ce qui est arrivé à la *White Company* à Brantford. J'ai lu dans un journal local au sujet des réductions de prix.

Je suis tout à fait contre les taux variables.

Je pourrais ajouter que j'ai vu dans ma région des camions-citernes immobilisés deux mois, un ou deux mois en hiver, complètement immobilisés.

Les autres sociétés se plaignent de leurs tarifs marchandises. Permettez-moi d'ajouter que je paie ce tarif marchandises pour le même article lorsqu'il est retourné, quel que soit celui qui l'achète.

Le vice-président: Monsieur Hanna, permettez-moi de signaler au Comité que votre mémoire a été reçu à Ottawa et que vous avez gaspillé votre temps à faire des commentaires. Vos cinq minutes sont maintenant écoulées, par déférence pour vos collègues et les autres témoins.

[Text]

I would now like to call on Miss Eva Hagen. Ms Hagen, please.

Ms Eva Hagen (Individual Presentation): I am Eva Hagen.

I am very concerned about the proposed Crow changes. My husband and I farm with my brother and his wife and between the two couples we have three children, who help work too.

The cost-price squeeze which we are experiencing is threatening our way of life. In 1982, total expense for my husband's and my share of the farm was \$79,498.57. Our total income was \$87,990.57. This left us with only \$8,492. There are not very many families of three living on that amount any more. The situation is similar for my brother and his family.

The prices we receive for our produce are below 1972 levels. In buying power, prices are below the 1940s levels. I remember my dad saying that in the 1940s he sold four steers and bought a tractor, a seeder and a cultivator. What would it cost for that setup now? It would certainly cost more than four steers. Clearly, additional freight charges would ruin us.

Between the two families we farm 26 quarters. Net farm income is expected to be 60% lower in 1983 than it was in 1982. That would give me an income of \$3,392. Can you imagine farming 26 quarters of land, with all the work and investment that entails, for under \$4,000?

In 1982 we grew 70,000 bushels of barley and could not afford the bins to store it in. When you have 70,000 bushels of barley on the ground all winter, you do not have much sympathy for the railways.

We pay the freight on anything we buy, such as combines, trucks or tractors. Why should we pay more freight on what we sell also?

I advise that any additional freight rates should be paid by the federal government, since everyone in Canada benefits from agriculture. Nowhere in the world do so many eat so well, for so little, as in Canada. This cheap, abundant food will not be available if farmers are loaded with any more expense and lowered farm prices.

There is no more economical way to produce food than with the family farm and its long hours of low-paid labour. In Saskatchewan, if farming fails, the whole economy suffers, as it did in the 1930s. All of Canada, and indeed the world, will suffer if we are put out of business. Agriculture contributes a

[Translation]

Maintenant, j'aimerais entendre M^{me} Eva Hagen. Madame Hagen, s'il vous plaît.

Mme Eva Hagen (qui se présente elle-même): Je suis Eva Hagen.

Je suis très préoccupée par les changements qu'on propose d'apporter à l'entente du Nid-de-Corbeau. Mon mari et moi exploitons une terre agricole avec mon frère et sa femme et nous avons en outre trois enfants qui participent aux travaux de la ferme.

Les restrictions qui nous sont imposées en ce qui concerne les coûts et les prix constituent une menace à notre mode de vie. En 1982, les dépenses totales que nous avons assumées mon mari et moi pour l'exploitation agricole se sont élevées à 79,498.57 dollars. Notre revenu total s'est chiffré à 87,990.57 dollars. Notre profit n'a donc été que de 8,492 dollars. Il n'y a plus beaucoup de familles de trois qui peuvent vivre avec cette somme. La situation est similaire dans le cas de mon frère et de sa famille.

Les prix que nous recevons pour nos produits sont inférieurs aux niveaux que nous connaissons en 1972. En ce qui concerne notre pouvoir d'achat, les prix sont inférieurs aux niveaux enregistrés en 1940, il avait vendu quatre bouvillons pour pouvoir acheter un tracteur, un semoir et un cultivateur. Que faudrait-il débourser maintenant pour ces instruments? Il faudrait certainement vendre plus de quatre bouvillons. Il est évident que des frais de transport supplémentaires nous ruinerait.

Ensemble, les deux familles, nous cultivons 26 quarts de section. Nous nous attendons à ce que notre revenu agricole net soit de 60 p. 100 inférieur en 1983 à celui de 1982. Il s'élevait donc à 3,392 dollars. Pouvez-vous imaginer que l'on puisse cultiver 26 quarts de section, avec tout le travail et l'investissement que cela suppose, pour moins de 4,000 dollars?

En 1982, nous avons récolté 70,000 boisseaux d'orge et nos moyens ne nous ont pas permis d'acheter les coffres nécessaires pour emmagasiner notre production. Lorsque vous avec 70,000 boisseaux d'orge qui restent là, sur le sol tout l'hiver, vous n'éprouvez pas beaucoup de sympathie pour les sociétés ferroviaires.

Nous payons des frais de transport pour tout ce que nous achetons, par exemple, les moissonneuses-batteuses, les camions ou les tracteurs. Pourquoi devrions-nous payer des frais de transport pour ce que nous vendons également?

Je suis d'avis que tous frais de transport supplémentaires devraient être payés par le gouvernement fédéral, étant donné que tous au Canada tirent parti de l'agriculture. C'est au Canada plus que partout ailleurs que les gens peuvent, en si grand nombre, manger si bien et pour si peu. Cette nourriture abondante et peu chère se fera plus rare si les dépenses des cultivateurs doivent augmenter et les prix à la ferme diminuer.

Il n'y a pas de moyen plus économique de produire des aliments que celui que représentent la ferme familiale et ses longues heures de travail mal rémunérées. En Saskatchewan, si l'industrie agricole est en difficulté, toute l'économie en souffre, comme ce fut le cas dans les années 1930. Tout le

[Texte]

large amount of the gross national product. Therefore, freight costs must be borne by the federal treasury.

In 1982, we grew 70,000 bushels of barley; 8,000 bushels of wheat; 10,000 bushels of canola. On the amount we sold, we paid \$10,500 freight. At five times Crow, that would be \$52,000. How do farmers who are only making \$8,000 or \$9,000 a year, net, pay that amount of increase? We would be \$17,500 in the hole and would not have had a penny for groceries out of that. The situation would be the same for my brother. One farming partnership would be \$35,000 in the hole for one year, at five times Crow. You can see why we are so desperately worried.

You would not believe the frantic pace we work at, even to get an income of \$8,000. We used to take our kids camping two or three weekends—not weeks, mind you; weekends—each summer. This was our holiday. Now, for the last three years, we have only been able to take one weekend per summer. I cannot count more than three or four evenings we have taken off, let alone days, since April. With harvest coming, it can only get worse. Would you work at a hard pace for at least 16 hours a day, every day, for \$8,000 per year?

Yet all we ask is to be allowed to stay in business and to keep producing food for the millions. I do not want to lose my farm, even with the long hours and poor pay. If the Crow goes, so do we. Please keep the Crow. It is our one saving point, other than the Wheat Board.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you.

I now call on Mr. Roy Atkinson. Mr. Atkinson, please.

Mr. Roy Atkinson (Individual Presentation): Mr. Chairman, members of the committee, my name is Roy Atkinson. I am a farmer from Landis, Saskatchewan.

The history of our family is that . . . or may I change the line. A couple of days ago I was playing a game with a senior public servant from Transport Canada, in demonstrating a map that documents the various land grants that were ceded to Canadian Pacific. In the course of the game, he asked the question of whether I had just learned about this in the last couple of years.

For this committee's information, I want to say that the history of my family and myself was rooted, first of all, in the history of American railroads. My grandfather was a contractor on the Great Northern Railroad under J.J. Hill, who was

[Traduction]

Canada, et effectivement le monde entier, souffriront si l'on nous accule à la faillite. L'agriculture contribue pour une large part au produit national brut. Par conséquent, les coûts du transport doivent être assumés par le trésor fédéral.

En 1982, nous avons récolté 70,000 boisseaux d'orge; 8,000 boisseaux de blé; 10,000 boisseaux de colza. Pour la quantité que nous avons vendue, nous avons payé 10,500 dollars de frais de transport. Si l'on nous impose des frais de cinq fois supérieurs, cela signifie qu'il faudra débourser 52,000 dollars à ce titre. Comment les cultivateurs qui ont un revenu annuel net de 8,000 dollars ou de 9,000 dollars seulement peuvent-ils faire face à une telle augmentation? Nous essuyerions un déficit de 17,500 dollars et n'aurions pas un sous pour l'épicerie, en outre. Mon frère serait dans la même situation. Une association agricole essuierait un déficit de 35,000 dollars? Pour une seule année, si les coûts étaient de cinq fois supérieurs. Vous comprenez pourquoi nous sommes si inquiets.

Vous ne vous douteriez pas du rythme époustouflant auquel nous travaillons, même pour obtenir un revenu de 8,000 dollars. Nous avions l'habitude d'amener nos enfants camper deux ou trois fins de semaines, pas des semaines, oui, vous m'avez bien entendu des fins de semaines, chaque été. C'était nos vacances. Maintenant, depuis trois ans, nous n'avons pu partir qu'une fin de semaine par été. Je ne peux compter plus de trois ou quatre soirées que nous avons prises en congé, oublions les journées, depuis avril. Avec la saison des moissons qui approche, la situation ne peut que s'aggraver. Travaillez-vous à un rythme effréné pendant 16 heures par jour, chaque jour, pour 8,000 dollars par année?

Or, tout ce que nous vous demandons, c'est de nous permettre de poursuivre notre activité et de continuer à produire des aliments pour les millions de gens qui nous entourent. Je ne veux pas perdre ma ferme, même si mes heures de travail sont longues et la rémunération faible. Si l'entente du Nid-de-Corbeau est dissoute, nous sommes acculés à la faillite. Je vous en prie, maintenez cette entente. C'est notre seule planche de salut, autre la Commission canadienne du blé.

Merci.

Le vice-président: Merci.

J'aimerais maintenant entendre M. Roy Atkinson. Monsieur Atkinson, s'il vous plaît.

M. Roy Atkinson (qui se présente lui-même): Monsieur le président, membres du Comité, je m'appelle Roy Atkinson. Je suis un cultivateur de Landis, Saskatchewan.

Voici l'histoire de notre famille, ou permettez-moi de m'écartez du sujet. Il y a deux jours, je jouais un jeu avec un fonctionnaire supérieur de Transports Canada, utilisant une carte qui indique les diverses terres cédées au Canadien pacifique. Durant le jeu, il m'a demandé si je venais tout juste d'apprendre ces choses, au cours des quelques dernières années.

J'aimerais informer le Comité que l'histoire de ma famille remonte d'abord et avant tout au début et à l'expansion des chemins de fer américains. Mon grand-père était entrepreneur pour la Great Northern Railroad dirigée par J.J. Hill, qui était

[Text]

associated with the Canadian Pacific Railway in those days, and its development. He pursued his profession, coming north and contracting on the Grand Trunk Pacific, and he walked from the City of Saskatoon to where the farm is now located—carrying a spade, testing the soil.

• 1200

I have spent all my adult life studying two important questions, of necessity. One is that of rail transportation and farm production; and in addition to that, the subjects of economy and politics. So I come here today with some credentials. I want to submit to this committee that the evolution of Bill C-155 and its contents is not an accident. The evolution of Bill C-155 is the direct result of the efforts of the social planners and the economic planners who are positioned in the Department of Transport in Ottawa, in Agriculture, and through the minister. They are the facilitators of the instrument that has been designed to further violate the integrity of Canada's sovereignty over its resources—its natural resources, its renewable resources and its people.

What then are my recommendations? My recommendations are... in light of the fact that we are dealing with two very basic and two very profound elements in human life—energy that flows from the seed, which is grain or oil seed, and energy that is used in its production and in transportation and in many of the things that go into its production... fossil fuels, those derived from oil, in some instances natural gas, and in others from coal.

What is the strategy contained in the bill? First it is to transfer massive amounts of capital from the public sector and from the farm sector to the railways; then through the railways to the benefit of international business, in order to exploit the finite natural resources of this country—specifically coal. It is to set up a mechanism in which Canada's efforts and the farmers' efforts to modify the economic order so that they can capture some economic rent from what they do in the grain business, the Canadian Wheat Board's integrity in marketing and transport, will be violated and delivered, hand and bound, into the international market system of the international companies. Let me name them: Cargill, Continental and others who are, incidentally, loyal to no sovereign state but loyal to their own international business interests, and functionaries in many instances to importers of our product.

The Vice-Chairman: Mr. Atkinson, I would ask you to bring it to a conclusion, please.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, we are dealing with materials that result in the energy for human beings and their survival. The differences of interest should not become conflicts of interest interregionally between the people of western Canada, the people of Atlantic Canada, the people of Quebec, or the people of central Canada. The issue is rail transport. I recommend that 20% of the revenues generated from the Canada-Alberta oil agreement that accrue to federal funds,

[Translation]

associé à la compagnie de chemins de fer du Canadien pacifique. Il a continué d'exercer sa profession; il s'est rendu dans le Nord, a traité avec le Grand-Tronc-Pacifique, et de la ville de Saskatoon où la ferme est maintenant située, il a marché, armé d'une bête et testant le sol.

J'ai passé toute ma vie d'adulte à étudier, par nécessité, deux questions importantes: celle du transport ferroviaire et celle de la production agricole. En outre, j'ai étudié l'économie et la politique. Je suis donc ici aujourd'hui avec certains titres de créance. Je veux exposer à ce comité que l'évolution du projet de loi C-155 et de son contenu n'est pas accidentelle. L'évolution du projet de loi C-155 est le résultat direct des efforts des planificateurs des affaires sociales et de l'économie qui exercent leurs fonctions au ministère des Transports, à Ottawa, à celui de l'Agriculture, et par l'intermédiaire du Ministre. Ce sont les facilitateurs du mécanisme qui a été conçu pour violer encore plus la souveraineté du Canada sur ses ressources—ses ressources naturelles, ses ressources renouvelables et son peuple.

Quelles sont mes recommandations? Étant donné que nous avons affaire à deux éléments très fondamentaux et très profonds dans la vie humaine—l'énergie provenant des graines—servant à la semence ou pour faire de l'huile—and que l'énergie est utilisée dans la production, le transport et une foule de choses qui sont incluses dans la production: les combustibles fossiles, ceux qui sont tirés du pétrole, dans certains cas, le gaz naturel et dans d'autres cas, ceux qui viennent du charbon ...

Quelle est la stratégie qui sous-tend le projet de loi? Il s'agit d'abord de transférer d'énormes capitaux du secteur public et du secteur agricole aux sociétés ferroviaires, puis, par l'intermédiaire des sociétés ferroviaires, à des multinationales, afin d'exploiter les ressources non renouvelables de ce pays—en particulier le charbon. Par ce moyen, les efforts que déploient le Canada et les fermiers en vue de modifier l'ordre économique et de retirer quelque profit de leurs activités en céréaliculture seront contrecarrés et l'intégrité de la Commission canadienne du blé dans le domaine de la commercialisation et du transport sera violée, et les uns et les autres seront livrés, pieds et poings liés, au système de marchés des multinationales. Permettez-moi de les nommer: Cargill, Continental et d'autres qui, incidemment, ne sont loyales à l'égard d'aucun État souverain et ne tiennent compte que de leurs propres intérêts dans le commerce international; dans bien des cas, leur allégeance est du côté des importateurs de notre produit.

Le vice-président: Monsieur Atkinson, auriez-vous l'obligeance de conclure, je vous en prie.

M. Atkinson: Monsieur le président, nous délibérons à propos de matières qui produisent de l'énergie pour les êtres humains et assurent leur survie. Les divergences d'intérêts ne devraient pas dégénérer en conflits d'intérêts entre les habitants de l'Ouest canadien et ceux des provinces atlantiques, du Québec ou du Canada central. Le point en litige est le transport ferroviaire. Je recommande que 20 p. 100 des revenus engendrés par l'entente Canada-Alberta sur le prix du

[Texte]

from the Saskatchewan-Canada oil agreement that accrue to federal funds, and from the B.C.-Canada oil agreement that accrue to federal funds—because they are derived as a result of windfall profit, with no relationship to the cost of production of oil—be allocated to finance investment in rail transport for the purposes of conservation and for the purposes of giving Canadians, producers—whether they are manufacturers of widgets or producers of grain—an advantage in world trade. Such action would make a contribution to international human development and, at the same time, maintain sovereignty over our country in order that it can be developed.

[Traduction]

pétrole et qui reviennent au fédéral, ceux qui proviennent de l'entente Saskatchewan—Canada et qui reviennent au fédéral, et ceux qui proviennent de l'entente C.-B.—Canada et qui vont également au fédéral—que ces revenus, dis-je, parce qu'il s'agit d'un profit forfuit sans rapport avec le coût de production du pétrole—soient affectés à des investissements dans le transport ferroviaire aux fins de conservation et pour donner aux Canadiens, aux producteurs, qu'ils soient fabricants de machines ou producteurs de grain—un avantage dans le commerce mondial. Une telle mesure favoriserait le progrès de toute l'humanité et, en même temps, elle maintiendrait la souveraineté de notre pays, lui permettant ainsi de se développer.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson: Let me go on, Mr. Chairman, and say I believe that this committee, with its onerous responsibility, has not yet had placed before it documentary data on the impact of these proposed changes on farm income—either within the prairie provinces or interregionally, in the Province of Quebec, or in the Maritimes or Atlantic Canada. I believe that this committee should demand to know the costs and the benefits. Who will bear the costs? Who will receive the benefits? I believe that this committee must pursue the answer to the question—the answer that has been given of a reduction in revenue as the result of the transfer of massive amounts of capital, both public and private but, basically, from the farmers, and the increased rates will be replaced by processing or meat production.

Mr. Hargrave is an expert, or should be an expert, in this field. Where is the market? I have searched for that market; I have not been able to find it. That is a market in which the costs that accrue to producing the product will be covered, plus a return to the producers in this country. Tell us. Tell us the countries. Tell us the location in those countries—the geographic location. Find out those answers before we pursue... Remember this, transportation is functional to marketing. Those who control transportation control the exploitation of the resources.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Atkinson. I am going to have your mike switched off and I am going turn to Mr. Art Wright . . .

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, it is very difficult to switch a mike off when I begin to talk, even for the Transport committee of the House of Commons. I would like to thank you for the opportunity and I would invite questions.

The Vice-Chairman: Thank you.

I call on Mr. Art Wright, please. Mr. Wright.

Mr. Art Wright (Individual Presentation): Mr. Chairman, first, I would like to say . . . I do not know how to put it really, but I am terribly upset with the committee. I know it is not right to get mad at you. When I get mad it is usually my friends who are standing around and I give them the blast, and the people who should get the blast are not there to get it. So if I am abusive to you, I apologize for it.

Le vice-président: Merci, monsieur Atkinson.

M. Atkinson: Monsieur le président, laissez-moi poursuivre et dire que je crois que ce comité, avec sa lourde responsabilité, n'a pas encore reçu de données sur la répercussion de ces changements sur le revenu provenant de l'exploitation agricole, soit dans les provinces des Prairies ou entre les régions, dans la province de Québec ou dans les Maritimes ou les provinces de l'Atlantique. Je crois que ce comité devrait exiger de savoir quels sont les coûts et les avantages. Qui supportera les coûts? Qui recevra les bénéfices? Je crois que ce comité doit chercher la réponse à cette question, la réponse qui a été donnée, soit la réduction des revenus par suite du transfert de capitaux énormes, tant publics que privés, mais venant surtout des fermiers, et du fait que les taux accrus seront remplacés par le conditionnement ou la production de la viande.

Monsieur Hargrave est un spécialiste ou il est censé être un spécialiste dans ce domaine. Où est le marché? Je l'ai cherché et je n'ai pas pu le trouver. C'est un marché dans lequel les coûts de production seraient couverts et les producteurs de ce pays en tireraient un revenu. Mais nommez-nous les pays. Indiquez-nous le lieu géographique dans ces pays. Trouvez les réponses avant que nous poursuivions nos activités. Souvenez-vous de ceci: le transport est lié à la commercialisation. Ceux qui contrôlent le transport contrôlent l'exploitation des ressources.

Le vice-président: Merci, monsieur Atkinson. Je vais faire débrancher votre micro et donner la parole à M. Art Wright.

M. Atkinson: Monsieur le président, il est très difficile de débrancher un micro lorsque je commence à parler, même devant le Comité des transports de la Chambre des communes. Merci de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer et j'invite les assistants à me poser des questions.

Le vice-président: Merci.

J'invite monsieur Art Wright à prendre la parole. Monsieur Wright.

M. Art Wright (exposé personnel): Monsieur le président, j'aimerais dire tout d'abord—je ne sais comment l'exprimer—mais ce comité m'enrage beaucoup. Je sais qu'il n'est pas convenable de m'en prendre à vous. Quand je suis en colère, habituellement ce sont mes avis qui en sont les victimes, et les gens qui devraient subir ma mauvaise humeur ne sont pas là.

[Text]

An hon. Member: Do not do it!

Mr. A. Wright: However, my biggest quarrel in this whole damn thing is with the people in Transport Canada. They have lied; they have cheated; they have done every damned thing in the book, and equally as bad as they are the CBC. And who is responsible for those people? My friends around the table. And I ask what you are going to do about that.

• 1210

I would say there is collusion between CPR and Transport Canada. I say some of those people are on two payrolls: they are on the government payroll and the railroad payroll and CBC's payroll too. And I ask you to look into that and find out what the hell is going on, because there is surely collusion. The dirt and filth and lies we are getting from those people! Henry Ropertz going around the country: it will not cost the farmers one penny more. You know better than that, gentlemen. Can you not even correct your own public servants or their bureaucracy?

I guess I have said enough on that. I would like to go back to my brief, if I may. I summarized this; I made it as short as I could; and if I cannot go through it all I am going to be damned upset.

The Vice-Chairman: The Chair would point out that you used up a minute and half making comments that had nothing or changed nothing to the purpose for which we are here. You are here to make a brief toward, for, against, or demanding change in, the bill that is before us. I wish you would address that, sir, and use your time for that purpose.

Mr. A. Wright: That will not do a damn bit of good unless you do something about the filth and rot coming out of the CBC and Transport Canada.

The Vice-Chairman: It is easy to make large accusations like you do without getting put on the carpet to see if you are not hurting someone . . .

Mr. A. Wright: I am getting sick and tired of being used like an old cow going through the chute here, when you cannot have a calf any more or are of no use to the farm.

Members of the House of Commons Transport Committee, ladies and gentlemen. I ask that the present proposals for change to the National Transportation Act be stopped in Parliament and that a national transportation policy be developed that will serve the people of Canada from the land, resources and capital provided directly or indirectly by the people of Canada for passenger service—which we do not have any more—freight—which we do not have any more—bulk—we have bulk—livestock—we do not have any livestock any more—mail—mail is gone—communications—communica-

[Translation]

Si, avec vous, il m'arrive de dépasser ma pensée, je m'en excuse.

Une voix: Ne faites pas ça!

M. A. Wright: Dans cette satanée affaire, c'est aux gens de Transports Canada que j'en veux le plus. Ils ont menti; ils ont triché; ils ont fait toutes les vacheries qu'ils ont pu, et ça ne vaut guère mieux qu'à CBC. Et qui est responsable de ces gens? Mes amis assis autour de cette table. Je vous demande ce que vous avez l'intention de faire à ce propos.

Je dirais qu'il y a collusion entre le CP et Transports Canada. Je dis que quelques-unes de ces personnes sont inscrites sur deux feuilles de paye; elles sont inscrites sur la feuille de paye gouvernement et de la compagnie de chemins de fer et sur celle de CBC également. Et je vous demanderais de vérifier tout cela et de trouver ce qui se passe, car il y a sûrement collusion. Les saletés et les mensonges que nous avons de la part de ces gens-là! Henry Ropertz qui voyage dans tout le pays: cela ne vas pas coûter un sou de plus que cela, messieurs. Est-ce que vous ne pouvez même pas corriger vos propres fonctionnaires ou leur bureaucratie?

Je crois que j'ai assez parlé de cela. J'aimerais reprendre mon mémoire, si je le peux. J'ai récapitulé ceci: je l'ai rendu aussi court que je le pouvais, et si je ne peux passer en revue le tout, je vais être vraiment énervé.

Le vice-président: La présidence voudrait souligner que vous avez passé une minute et demie à faire des commentaires qui n'ont rien apporté ou qui n'ont rien changé à l'objet de votre présence ici. Vous êtes ici pour présenter un mémoire dans lequel vous vous prononcez pour le projet de loi, contre ce projet de loi ou en faveur de certaines modifications à ce projet de loi. J'aimerais que vous parliez de cela, monsieur, et que vous utilisiez votre temps de cette manière-là.

M. A. Wright: Cela ne va sûrement rien donner de bon à moins que vous fassiez quelque chose au sujet des saletés et de la pourriture qui nous viennent de CBC et de Transports Canada.

Le vice-président: Il est facile de porter de grandes accusations comme vous le faites sans être mis sur la sellette pour voir si vous ne blessez pas quelqu'un . . .

M. A. Wright: J'en ai vraiment assez et je suis fatigué d'être utilisé comme une vieille vache qui va à l'abattoir, lorsqu'elle ne peut plus avoir de veaux ou qu'elle n'a plus d'utilité à la ferme.

Membres du Comité des transports à la Chambre des communes, mesdames et messieurs. Je demandne que les propositions actuelles de modification à la Loi sur les transports soient arrêtées au Parlement et qu'une politique nationale de transport soit élaborée afin de servir les Canadiens, politique fondée sur les terres, les ressources de le capital fournis directement ou indirectement par les Canadiens, en vue d'un service de passagers—que nous n'avons plus . . . de fret—que nous n'avons plus—de vrac—nous avons du vrac—de bétail—que nous n'avons plus—de courrier—le courrier est

[Texte]

tions are just about as effective, as Roy says, in transportation, controlling the country and the rail—and that the historic Crow rate be enshrined in this policy to keep agriculture strong for the benefit of all Canadians.

The reason for this request is that the changes in Bill C-155 do not endorse equality for the people of Canada, or give a fair share to agriculture, the backbone of Canada, and for that matter the backbone of the whole world.

The whole process for change has broken down. The bureaucracy has pitted eastern Canada, central Canada, the Prairies and the west coast against each other, and has split farmers, labour and industry. There are open wounds existing between these groups and inside these groups of people, family against family. There is opposition on all sides. The whole process has broken down. The entire country, including agriculture, now mistrusts the federal government, especially the federal bureaucracy in Transport Canada, and I would add, the CBC. There have been too many *Bonaventure* fiascos in this country.

The federal government is not playing fair with the people. There is too much favouritism shown. In reality, the present government is in a conflict-of-interest position. They have forgotten their role as independent arbitrators in Canada, to settle conflicts between people and vested interests or between vested interests and farmers. The federal government has a bias in favour of vested interest in the Crow conflict—or I should say, Transport Canada and CBC.

• 1215

There is lots of evidence of this in advertising campaigns; the rejection of the Hall commission; accepting poor bookkeeping procedures of the Snavely report without question; the rules set prior to negotiation in the Gilson studies, which protected the wishes of the members of the federal bureaucracy.

Gilson was one of the authors of the task force on agriculture, which recommended that two-thirds of the farmers were redundant and should be replaced by commercial, university-trained type commercial farms. So what happens? The fox is put in charge of the hen-house, to make damn sure two-thirds of the farmers go. Mr. Gilson! Imagine the mentality of such a move when there is so much unemployment in Canada and at a time when agriculture is the best and most efficient industry in Canada, notwithstanding that the desire of the people is about 600 to 1 in favour of retention of the Crow.

The single and most important thing for all Canadian taxpayers, labourers and farmers to see is the swindle or the lust that is carried out in Bill C-155. The CPR will have got rid of all its liabilities and kept all its assets.

The people of Canada should remember that the government makes a mockery of democracy by attempting to change

[Traduction]

fini—de communications—les communications sont tout aussi efficaces dans les transports comme le mentionne Roy contrôlant le pays et les chemins de fer—and que le tarif historique du Nid-de-Corbeau soit consacré dans cette politique afin de garder une agriculture forte pour le bénéfice de tous les Canadiens.

La raison de cette demande est que les changements du projet de loi C-155 ne garantissent pas l'égalité à tous les Canadiens ou ne donnent pas une part équitable à l'agriculture qui constitue l'épine dorsale du Canada et même, pourrait-on dire, du monde entier.

Tout le processus de modification a échoué. La bureaucratie a opposé les uns aux autres l'Est canadien, le centre, les Prairies et l'Ouest et elle a divisé les agriculteurs, la main-d'œuvre et l'industrie. Il y a des plaies ouvertes entre ces groupes et à l'intérieur de ces groupes de gens, famille contre famille. Il y a de l'opposition de tous les côtés. Tout le processus a échoué. Tout le pays, y compris le secteur de l'agriculture, n'a plus confiance dans le gouvernement fédéral, particulièrement dans la bureaucratie fédérale de Transport Canada et, j'ajouterais de CBC. Il y a eu trop de fiasco *Bonaventure* dans ce pays.

Le gouvernement fédéral ne joue pas franc jeu avec les gens. Il montre trop de favoritisme. En réalité, le gouvernement actuel est en position de conflit d'intérêt. Le gouvernement a oublié son rôle d'arbitre indépendant au Canada, arbitre qui devait régler les conflits entre les gens et les intérêts engagés et les agriculteurs. Le gouvernement fédéral a préjugé en faveur des intérêts engagés dans le conflit du Nid-de-Corbeau—ou je devrais dire, de Transports Canada et de CBC.

Cela se manifeste très clairement dans les campagnes publicitaires; le rejet de la commission Hall; l'acceptation sans discussion des piétres méthodes comptables du rapport Snavely; les règles énoncées dans les études de Gilson comme préalables à la négociation, qui protégeaient d'ailleurs les voeux des membres de la bureaucratie fédérale.

Gilson, l'un des auteurs du groupe de travail sur l'agriculture réaffirmait que deux tiers des fermiers sont de trop et il recommandait qu'ils soient remplacés par des fermiers de types commerciaux, formés dans les universités. Alors que se produit-il? C'est le renard qui se voit chargé du poulailler pour faire bien sûr que ces deux tiers disparaissent. M. Gilson! Imaginez la mentalité qui est à l'origine d'une telle suggestion alors que le chômage est si répandu au Canada et à une période où l'agriculture est la meilleure et la plus efficace industrie du pays; sans oublier qu'environ 600 personnes sur une favorisent le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

Mais ce que doivent bien voir tous les contribuables, ouvrier et cultivateurs canadiens c'est l'escroquerie et la cupidité que contient le projet de loi C-155. Le CP se sera débarrassé de tout son passif pour ne conserver que son actif.

Le peuple canadien doit se rappeler que le gouvernement réduit la démocratie à une parodie en tentant de modifier le

[Text]

the Crow, by not listening to the people in the provinces most affected by the contradictory change. It is contrary to the spirit of respect of regional interests in Canada, and makes a mockery of democratic rule.

Now I would like to say a little bit about my own farm. I and my son farm 11 quarters, about 1,400 acres cultivated and the remainder we use for livestock. We keep an average of 50 to 70 cows. At peak times there would be 170 head of cattle. All the cattle are kept on those 11 quarters, except for an old farm site and some waste land on one of the neighbours' close by. We feed and finish these calves.

All of the feed, hay and pasture is on our 11 quarters. All our labour is provided by my own family. We still owe a Farm Credit Corporation loan and a Farm Start loan, which have never been in arrears. Then comes the Crow change—Bill C-155. It changes the whole picture: increased freight rates by 1990; variable rates; hampering the Canadian Wheat Board in the control of transportation. I would like to deal with each one of these separately, at first.

Increased freight rates: they would come right off the top of my income and reduce it to zero.

Variable rates would also cost me about \$12,000. I did a study here a few years ago for Crow retention, a rail line abandonment hearing, and it is a 35-mile haul and it will cost about \$1,200.

Last, the Canadian Wheat Board. It is a little harder to put a figure on, but needs the least clarification. I think every farmer knows the value of services provided. Without a strong Canadian Wheat Board, every farmer would be worse off than with variable rates or increased freight rates. It will die a slow, painful death, along with the family farm.

All of these—increased freight rates, variable rates, and loss of the Canadian Wheat Board . . . would kill all farms, with no debt and capital. So we would all go back to the old feudal system—the divine right to rule. And I do not mean our present premier, either. Except it would not be like the divine right to rule, it would be the capitalistic right to rule, or the law made by CPR or Transport Canada.

There are a few more groups that have played an important role in agitation for change. They should be exposed for their part in this act for corporate control of the country. They are, to name a few, the Winnipeg Grain Exchange, Pioneer Grain, Cargill Grain, the coal people in the foothills and the mountains of British Columbia and Alberta. There are more, I am sure, but if I had time to do a thorough study of the whole situation, I think the most damaging ones would be the people in our own Crown corporation, CNR.

[Translation]

tarif du Nid-de-Corbeau, en n'écoutant pas les habitants des provinces les plus touchées par cette mesure contradictoire. En effet, cette mesure est contraire à l'esprit du respect des intérêts régionaux au Canada et fait fi des principes démocratiques.

J'aimerais maintenant dire quelques mots sur ma propre ferme. Mon fils et moi, nous cultivons 11 quarts de section, environ 1400 acres servent à la culture et le reste au bétail. Nous garons en moyenne de 50 à 70 vaches. En période de pointe, nous aurions 170 têtes de bétail. Tout ce bétail est élevé sur ces 11 quarts de section, sauf pour un vieil emplacement agricole et certains terrains abandonnés chez l'un de nos proches voisins. Nous nourrissons et élevons tout ce bétail.

Toutes les provendes, le foin et le pâtrage se trouvent sur ces 11 quarts de section. Toute la main-d'œuvre provient de ma propre famille. Nous avons encore des remboursements à faire sur un prêt de la Société du prêt agricole et sur un prêt au développement agricole, mais nous n'avons jamais eu d'arriérés. Puis vient la modification du tarif du Nid-de-Corbeau—le projet de loi C-155. Voilà que tout change: augmentation du tarif du transport d'ici 1990, taux variables, entrave mise à la fonction de contrôle du transport exercée par la Commission canadienne du blé. J'aimerais maintenant traiter de chacun de ces aspects séparément.

L'augmentation des tarifs de transport: pareille augmentation toucherait directement à mon revenu et le réduirait à zéro.

Les taux variables me coûteraient également environ \$12,000. Il y a quelques années j'avais présenté ici une étude pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau, à l'occasion d'une audience sur la fermeture d'une ligne de chemin de fer, il s'agit bien d'un trajet de 35 milles qui coûterait environ \$1200.

En dernier lieu, la Commission canadienne du blé. Il est plus difficile dans ce cas de sortir des chiffres, mais il faut au moins respecter des clarifications. Je crois que chaque fermier connaît bien la valeur des services rendus. Sans une Commission canadienne du blé forte, chaque fermier serait plus démunie qu'avez des taux variables ou des taux accrus. Elle disparaîtrait lentement, péniblement, avec la ferme familiale.

Tous ces facteurs—l'augmentation des tarifs de transport, l'existence de taux variables et la perte de la Commission canadienne du blé—auraient pour effet d'éliminer toutes les fermes qui n'ont ni dettes ni capital. Nous retournerions alors au vieux système féodal—le droit divin de gouverner. Et je ne pense pas uniquement à notre actuel premier ministre. Sauf qu'il ne s'agirait pas du droit divin de gouverner mais plutôt du droit capitaliste de gouverner, ou d'après la loi faite par le CP ou Transports Canada.

Il y a quelques autres groupes qui ont contribué significativement à promouvoir ce changement. Il faut exposer leurs rôles dans cette mesure visant à promouvoir le contrôle des sociétés sur le pays. Il y a, pour n'en nommer que quelques-uns, la bourse des grains de Winnipeg, le Pioneer Grain, le Cargill Grain, les houillères des contreforts et des montagnes de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Il y en a d'autres, j'en suis certain, mais si j'avais le temps de procéder à une étude approfondie de toute la situation, je crois que je découv-

[Texte]

I am just on the last page, Mr. Chairman. I hope you have patience.

They are doing immense harm to the people of Canada by eroding our hope for some control in the corporate sector, to help shape our own destiny and democratic rule. Our own Crown corporation is the culprit for this bureaucracy in Transport Canada.

So I would like to repeat my opening paragraph, Mr. Chairman, and stress the need for democratic dialogue. I ask that the present proposals for change to the National Transportation Act be stopped in Parliament; that a national transportation policy be developed that will serve the best interests of the people of Canada out of the land, resources and capital provided by them for freight, passenger, bulk commodities, mail and communications; and that the historic Crow be enshrined in this policy to keep agriculture strong for the benefit of Canada.

I would just like to add two more short comments. I think you people should go down to Ottawa and stall, and call for another series of hearings.

The other thing I would say is that you should all read Section 262 of the Railroad Act, which says—that is the only, simple way you have to go; just enforce that act—Section 262 of the Railroad Act. I do not suppose any of you even know what the hell it is, do you?

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Wright.

I call on Miss Kim Korbin, please.

Miss Kim Korbin (Individual Presentation): I am Kim Korbin, and I am from Cabri.

Mr. Chairman, members of the committee, it is good to see you again. You know, I did not think I had it in me to write another brief after my first one. Also, I thought I had said enough, but I can see now that I did not.

When I heard yesterday morning that the Crow rate is putting farmers out of business, I was shocked that there are people who believe trash like that. How can any rational and intelligent human being believe that the one thing that is keeping many of us from poverty is putting us out of business? It does not make economic sense.

Needless to say, that particular statement made me mad enough to write this. So here I am, and if you are wondering why you do not have copies, I finished this brief at 7.30 this morning.

On Wednesday, one of the committee members said he could not understand why everyone was harping on the possible social changes the bill will cause, because this aspect was not mentioned in the Gilson report. It is easy to under-

[Traduction]

vrirais que l'influence la plus néfaste vient de notre propre société de la Couronne, le CN.

J'ensuis à ma dernière page, monsieur le président. J'espère que je puis compter sur votre patience.

Ils font un mal immense au peuple canadien en s'attaquant à notre espoir d'exercer un certain contrôle sur le secteur des sociétés dans le but de contribuer à façonner notre propre destinée et notre propre gouvernement démocratique. Aux yeux de la bureaucratie de Transports Canada, notre propre société de la Couronne est considérée comme coupable.

Donc, j'aimerais répéter mon paragraphe du début, monsieur le président, et insister sur la nécessité d'un dialogue démocratique. Je demande que les propositions à l'étude en vue de modifier la Loi nationale sur les transports soient bloquées au Parlement; que soit mise au point une politique nationale des transports qui répondrait aux meilleurs intérêts du peuple canadien qui fournissent les terrains, les ressources et le capital en payant pour le transport des marchandises en vrac, des passagers, du courrier et pour les communications; et que le tarif historique du Nid-de-Corbeau soit enchassé dans cette politique pour maintenir notre agriculture forte à l'avantage du Canada.

J'aimerais ajouter seulement deux autres observations. Je crois que vous devriez retourner à Ottawa et tenter de gagner du temps en demandant une autre série d'audiences.

L'autre chose que j'aimerais dire c'est que vous devriez tous lire l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer qui stipule—c'est votre seule et simple façon d'agir; mettre en vigueur cette loi—l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer. J'imagine qu'aucun d'entre vous sait de quoi il s'agit, savez-vous?

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Wright.

Je donne la parole à M^{me} Kim Korbin.

M^{me} Kim Korbin (présentation individuelle): Je m'appelle Kim Korbin et je suis de Cabri.

Monsieur le président, membres du Comité, c'est agréable de vous revoir. Vous savez, je ne croyais pas que j'aurais le courage d'écrire un autre mémoire après mon premier. De plus, je croyais que j'en avis assez dit mais je me rends compte que ce n'était pas le cas.

Lorsque j'ai entendu dire hier matin que le tarif du Nid-de-Corbeau allait réduire les fermiers à la faillite, j'ai été étonné de voir que des gens pouvaient croire à de pareilles balivernes. Comment un être humain rationnel et intelligent peut-il croire que ce qui nous garde de la pauvreté peut nous réduire à la faillite? Cela est insensé au point de vue économique.

Il est inutile d'ajouter que cette déclaration particulière m'a suffisamment choquée pour que j'écrive ce mémoire. Me voici donc, et si vous vous demandez pourquoi je n'ai terminé ce mémoire qu'à 7h30 ce matin.

Mercredi, un membre du comité affirmait qu'il ne comprenait pas pourquoi tous revenaient sur les changements sociaux que pourrait entraîner le projet de loi, vu que cet aspect n'était pas mentionné dans le rapport Gilson. Il est facile de compren-

[Text]

stand why we are concerned. It is our livelihood you are toying with, so what else do you expect from us?

Would you not be concerned if a large factory were shut down in your constituency? It is the same thing. Why does government not take the time to study the social aspects of the Crow change? That would be a lot smarter than trying to push the bill through. You would then be in possession of some facts. A person would almost think Mr. Pepin has something to hide, when you consider the haste of the proposed passing of this bill.

I believe that the Crow rate is non-negotiable. Why should we be expected to pay more to haul our grain? Paying larger rates does not necessarily mean better service. The farmers in the U.S. pay the full shot, and their railroads are in a terrible state of repair. You would not believe the shape that the rails are in in northern Montana. For example, when we drove past a line going to Turner, there was grass growing in between the rails. If I noticed that much in a glance, then how would that line stand up under closer inspection? Who is to say that the same thing will not happen to us?

There is another interesting fact about the grain-growing region in Montana. There are very few small towns in that area. I wonder why? Maybe it is because there are not too many farm families to keep communities alive.

Bill C-155 is proposing, indirectly of course, to get rid of many of the farmers on the Prairies. Is it fair to the farmers or to the people in the rest of Canada? Look at the economic state of the country right now and the heavy burden placed on the social services programs. Can you afford to support many more people?

Another thing—where will we go? That land is home. A lot of people will be forced off the land to become migrants, and migrants have a tendency to get angry when their children are going hungry. Can you really afford to let that happen?

The people in central Canada will not be very happy either. I mean, there is a very good chance that there will be even more people looking for their jobs. Tell me, when a community of 600 people stands to lose \$1.9 million . . . and that is my community—at five times Crow, will the people spend money on new cars or machinery, or whatever? I do not think so. These two industries are in trouble financially already. Do they need more problems?

You know, I am sick and tired of having people who do not give a damn about me deciding on my future, because that is what this all boils down to. Farming today is not a business; it is a way of life. It seems to me that you people want to make it a business. That is fine, but what happens to the way of life?

[Translation]

dre pourquoi nous sommes inquiets. C'est avec notre gagne-pain que vous jouez, alors qu'est-ce que vous attendez de nous?

Ne seriez-vous pas inquiets si l'on fermait une grande usine dans votre propre circonscription? C'est la même chose. Pourquoi le gouvernement ne prend-il pas le temps d'examiner les aspects sociaux de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau? Cela serait beaucoup plus intelligent que de tenter d'imposer ce projet de loi.

Je crois que le tarif du Nid-de-Corbeau est non négociable. Pourquoi s'attend-on à ce que nous payons davantage pour le transport de nos céréales? L'augmentation des tarifs n'entraîne pas nécessairement une amélioration des services. Les fermiers américains payent le plein prix et leurs chemins de fer sont dans un état lamentable. Vous n'en croiriez pas vos yeux si vous voyiez l'état des chemins de fer dans le nord de Montana. Par exemple, nous avons passé près d'une voie ferrée en direction de Turner, il y avait de l'herbe qui poussait entre les rails. Si un coup d'œil m'a permis de voir cela, qu'est-ce que me donnerait alors une inspection plus soignée? Qui peut nous dire que nous n'arriverons pas nous-mêmes à cette même situation?

Il y a également un autre fait intéressant au sujet de la région céréalière du Montana. Il y a très peu de petites villes dans ce secteur. Je me demande pourquoi? C'est peut-être qu'il n'y a pas assez de familles agricoles pour maintenir des collectivités.

Le projet de loi C-155 propose, indirectement bien entendu, d'éliminer de nombreux cultivateurs des Prairies. Cela est-il juste pour les fermiers ou pour les gens du reste du Canada? Voyez la situation économique du pays à l'heure actuelle et le lours fardeau imposé aux programmes des services sociaux. Avez-vous les moyens de venir en aide à plus de gens?

Autre aspect de la question—où irons-nous? Cette terre est notre demeure. Beaucoup de gens devront quitter la terre pour devenir des employés saisonniers, et les saisonniers ont tendance à se fâcher lorsque leurs enfants ont faim. Pouvez-vous vraiment vous permettre de laisser cela se produire?

Les gens du centre du Canada ne seront pas très heureux non plus. Je veux dire qu'il y a de très grandes possibilités qu'il y ait encore plus de gens qui convoitent leurs emplois. Dites-moi lorsqu'une collectivité de 600 personnes risquent de perdre 1.9 million de dollars—and il s'agit de ma collectivité—à cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, est-ce que ces gens vont dépenser pour s'acheter de nouvelles voitures ou de nouveaux appareils, etc.? Je ne le crois pas. Il y a deux entreprises qui connaissent déjà des difficultés financières. Est-ce qu'il faut leur en créer davantage?

Vous savez, je suis fatigué d'avoir des gens qui s'intéressent aucunement à moi, décider de mon avenir. Car c'est bien de cela dont il s'agit. Aujourd'hui, l'agriculture n'est pas un commerce, c'est une façon de vivre. Il me semble que vous tentiez d'en faire un commerce. Tout cela est très bien, mais qu'est-ce qui arrive à la façon de vivre?

[Texte]

These next few questions are directed to the francophones in this committee.

Are you proud of being French? Would you not try to protect and defend your culture if something were seriously threatening it? Would you like your children or grandchildren to grow up speaking French or English in school and in their communities? I should hope you would pick French. I want to pick our kind of French; that is, I believe we should retain the Crow rate to keep our communities and therefore our culture intact.

• 1225

Farmers are not stupid. I cannot see them watching their communities die and doing nothing about it. Mr. Pepin has bitten off more than he can chew on this one, because he has underestimated the power of the people. Let us hope you people remember our power when you make your decision.

Please consider withdrawing the bill. I stand to lose a lot and so do you. You see, I am a student. I am 18 years old, so I can change my career plans relatively easily; however, I want to be a farmer. I do not even know if there will be a farm to take over. I am damned scared, but I am also getting damned angry. It is not a mindless anger, either. This is my life you are discussing. Let me tell you, your decision may not be my decision, but I will not give up the fight.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Miss Korbin.

I call on Mr. Bob Long.

Mr. Bob Long (Individual Presentation): Thank you very much, Mr. Chairman.

I have chosen to address the House of Commons Standing Committee on Transport to express my grave concerns about the effects of implementing the Pepin plan.

As a grain farmer, I share the worries of thousands of producers who fear that the proposals contained in this plan will have a devastating impact on family farms throughout the west. As a former highways minister and treasury board member for Saskatchewan, I must also express my anxiety over the future of transportation in this province.

You have already heard from numerous farm groups and individuals who fear that the Pepin plan will sound the death knell for many smaller and medium-sized family farms. I feel this point is important and that it cannot be made too often. Shipping grain from my own two-section farm now costs me roughly \$3,000 per year under the Crow's Nest Pass Agreement. By the end of the decade, the Pepin proposal would have me—and thousands like me—paying \$15,000 per year to ship our product. You can certainly understand our apprehension

[Traduction]

Les quelques prochaines questions s'adressent aux francophones qui sont membres du comité.

Êtes-vous fiers d'être français? Ne tenteriez-vous pas de protéger et de défendre votre culture si quelque chose la menaçait sérieusement? Aimeriez-vous que vos enfants ou petits enfants puissent grandir en parlant français ou anglais à l'école et dans leur collectivité? J'ose espérer que vous opteriez pour le français. Je désire choisir notre type de français; à mon avis, nous devrions maintenir le taux du Nid-de-Corbeau afin de protéger nos communautés et, par conséquent, notre culture.

Les fermiers ne sont pas des imbéciles. Je les imagine mal assistés passivement à l'agonie de leurs communautés. M. Pepin a vu trop grand dans cette affaire puisqu'il a sous-estimé la puissance de la population. Espérons que vous tiendrez compte de cette puissance au moment d'adopter votre décision.

Je vous demande bien vouloir étudier la possibilité de retirer le projet de loi. J'y perdrais beaucoup, et vous aussi. Vous voyez, je suis une étudiante âgée de 18 ans. Il m'est donc possible de modifier mes projets de carrière sans trop de peine; je désire cependant être une fermière. Je ne sais même pas s'il me restera une ferme à gérer. Je suis très effrayée mais aussi très en colère. Et il ne s'agit pas d'une colère vague, non plus. C'est de mon avenir dont il est question. Je vous le dis, la décision que vous prendrez peut être différente de celle que je désire, mais je n'abandonnerai pas la lutte.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie, mademoiselle Korbin.

J'appelle maintenant M. Bob Long.

M. Bob Long (exposé individuel): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'ai décidé de prendre la parole devant le Comité permanent du transport de la Chambre des communes afin d'exprimer mon inquiétude relativement aux conséquences de la mise en œuvre du plan Pepin.

A titre de cultivateur de céréales, je partage les inquiétudes des milliers de producteurs qui estiment que les propositions contenues dans ce plan auront un effet dévastateur sur les fermes familiales dans tout l'Ouest. À titre d'ancien ministre des Transports routiers et membre du Conseil du Trésor de la Saskatchewan, je me dois également de vous faire part de mes préoccupations relativement à l'avenir des transports dans cette province.

Vous avez déjà entendu les exposés d'un grand nombre de groupes de fermiers et de particuliers qui prévoient que le plan Pepin sonnera le glas d'un grand nombre de fermes familiales de petite et de moyenne importance. À mon avis, cette question est importante et doit être soulignée le plus souvent possible. Aux termes de l'Entente du Nid-de-Corbeau, il m'en coûte environ \$3,000 par année pour expédier les grains à partir de ma propre ferme, formée de deux sections. À la fin de la décennie, il m'en coûterait... ainsi qu'à des milliers de fermiers comme moi—\$15,000 par année pour expédier nos

[Text]

over the effect of this, on both our farms and the communities we build and support through our commerce.

My main reason for addressing this committee is to bring to light the hidden economic burden these transportation proposals will place on the people of Saskatchewan. The long-term effect can only mean a dramatic increase in the use of the province's roadways, and a comparable jump in the cost of the upkeep. The new incentives for boxcar lots amount to nothing more than a resurrected term for variable rates, which ultimately will allow the railways to dictate the future of western Canada's grain delivery system. By setting attractive rates at central locations, the CN and CP will force farmers to haul to those major distribution points. In fact, the Canadian Truckers' Association has already endorsed the Pepin scheme and the business it promises. One has only to look at the State of Montana to see that variable rates lead to a centralization of shipping. More extensive grain trucking will creat a whole new set of problems for Saskatchewan.

Any major increase in trucking operations will have a destructive effect on the province's highway system, and the burden of repair and maintenance will inevitably be borne by the taxpayers of this province. The implementation of the Pepin plan will result in a hidden tax on all citizens of Saskatchewan. These taxpayers will be subsidizing the plan for many years to come.

This province, Mr. Chairman, has 22% of the road surface of Canada supported by just 4% of the nation's population. Half of these arteries are light oil-surface roads, and do not stand up to repeated heavy truck traffic. Even now, the cost of highway maintenance is consuming an ever-growing share of provincial funds.

In the two years from 1980 to 1982, the Saskatchewan government highways maintenance budget skyrocketed by 41%, from \$42.0 million to \$60.5 million. While a small portion of this increase can be attributed to inflation, the bulk of it stems from the climbing price of asphalt and increased truck transportation on the road system. The introduction of even more truck traffic on the province's roads is likely to make a 40% maintenance cost increase a normal occurrence in future highways' budgets.

In 1975, before spiralling repair costs, two-axle trucks, or smaller units, accounted for 50% of all truck traffic in the province. In 1982, however, even though the number of trucks on the road grew, these vehicles amounted to only 30% of all truck traffic. Fixed-axle, semis and larger rigs accounted for 40% of all truck traffic. In light of this, it is easy to see why the province's maintenance budget increased so dramatically.

[Translation]

produits, si la proposition Pepin était adoptée. Vous êtes certainement en mesure d'apprécier les conséquences de cette situation, tant sur nos fermes que sur les communautés mises en place et soutenues par notre travail.

Ma présence devant ce Comité a surtout pour objet de dévoiler le fardeau économique caché que ces propositions en matière de transport imposeront à la population de la Saskatchewan. À long terme, il s'ensuivra une augmentation importante de l'utilisation des routes de la province, et un accroissement comparable du coût de leur entretien. Les nouveaux stimulants relatifs aux groupes de wagons couverts ne sont vraiment rien de plus qu'une nouvelle façon de qualifier les taux variables, et ils permettront aux compagnies de chemins de fer de déterminer l'avenir du système d'expédition des grains de l'Ouest du Canada. En établissant des taux intéressants aux emplacements centraux, le CN et le CP contraindront les fermiers à expédier leurs produits vers ces points de distribution importants. En effet, l'Association canadienne du camionnage a déjà donné son appui au plan Pepin et aux avantages qu'elle en retirera. Il suffit d'étudier la situation en vigueur dans le Montana pour se rendre compte que les taux variables entraînent une centralisation des expéditions. L'accroissement du transport par camion des grains entraînera une nouvelle série de problèmes pour la Saskatchewan.

Une augmentation importante du transport par camion aura des répercussions dévastatrices sur le réseau routier de la province et les frais de réparation et d'entretien devront, de toute évidence, être assumés par les contribuables de cette province. La mise en application du plan Pepin connaîtra l'imposition d'une taxe cachée sur tous les citoyens de la Saskatchewan. Ces derniers se trouveront à subventionner le plan pendant un bon nombre d'années.

Monsieur le président, la Saskatchewan compte 22 p. 100 de la surface routière du Canada et l'entretien de ces surfaces n'est assuré que par 4 p. 100 de la population. La moitié de ces routes consiste en des chemins recouverts d'huile qui seraient incapables de résister à une circulation soutenue de camions lourds. Il en coûte déjà la province une partie toujours croissante de ses revenus pour assurer l'entretien de ces routes.

De 1980 à 1982, le budget affecté par la Saskatchewan à l'entretien des routes a connu une augmentation de 41 p. 100, passant de 42.0 à 60.5 millions de dollars. Bien qu'une petite partie de cette augmentation puisse être due à l'inflation, elle résulte en grande partie du coût croissant de l'asphalte et de l'utilisation accrue du réseau routier pour le transport par camion. Si l'on devait accroître l'importance du transport par camion sur les routes de la province, une augmentation de 40 p. 100 des coûts d'entretien de ses routes pourrait fort bien sembler chose normale à l'avenir.

En 1975, avant l'augmentation vertigineuse des coûts de réparation, 50 p. 100 des camions circulant dans la province consistaient en des camions à deux essieux ou en des camions plus petits. Cependant, en 1982, malgré une augmentation du nombre de camions sur nos routes, ces véhicules ne comprenaient que pour 30 p. 100 du transport par camion alors que 40 p. 100 du transport était effectué par des camions à essieu rigide, par

[Texte]

A few events of the recent past illustrate how heavy grain trucking can destroy light oil surface roadways.

In 1973-1974, a railway bridge was washed out in the Yellow Creek area of this province. As a result, grain from this area had to be trucked to another elevator for shipment. Within two weeks, the oil-surface roads were completely broken. The cost of repairing those arteries was borne by the people of Saskatchewan.

This is not an isolated incident. At Rabbit Lake, again in 1973, a decision was made that grain from this area should be hauled to Saskatoon. Again, within two weeks, the oil-surface roads were seriously damaged, and again the taxpayers paid the bill.

The two incidents I have cited serve only to emphasize the millstone the Pepin plan would hang around the necks of the people of Saskatchewan. Should the scheme be implemented and variable rates introduced, the impact of these two examples could be multiplied by a hundred-fold, or even a thousand-fold, and still the taxpayers of Saskatchewan would be expected to bear the burden.

We have already seen in this province a trend toward reverting oil-surface roads back to gravel because of the high maintenance costs necessitated, to a large degree, by large truck traffic. By placing even more truck traffic on an already taxed road system, variable rates will force that trend to escalate. Those many towns which are now served by oil-surface roads may find that their link to the main highway system will be forced, through false economics, to revert to gravel. The most recent figures available indicate that travel on gravel roads is at least 4¢ per mile more expensive than travel on oil surfaces. What this will mean in the long term to Saskatchewan residents is an increase in transportation costs and a higher cost of living. Each and every item freighted on these roads will bear that extra cost, and again, the people of Saskatchewan will be subsidizing the Pepin plan for years to come.

But even more important than those money concerns is the issue of traffic safety on a road system which is threatened with both a higher risk through increased traffic and the hazards which accompany a decline in quality.

I urge you to consider what the proposals before us will mean to the overall fibre and existence of the transportation system in my province, and I urge you to consider carefully the burden you will be placing on the people of Saskatchewan should you endorse the plan and the future it represents. Put simply, the proposals of the Pepin plan will force Saskatchewan residents to choose between a decaying road system and a tax burden skyrocketing into the hundreds of dollars per

[Traduction]

des semi-remorques et par des véhicules encore plus lourds. Compte tenu de ces données, il est facile d'expliquer l'augmentation vertigineuse du budget d'entretien de la province. Certains exemples récents permettent d'illustrer comment le transport des grains par camion lourd peut détruire les routes recouvertes d'huile.

En 1973-1974, un pont de chemins de fer a été emporté par les eaux dans la région de Yellow Creek, en Saskatchewan. Par conséquent, les grains provenant de cette région durent être envoyés par camion vers un autre silo, pour les fins d'expédition. En moins de deux semaines, les routes recouvertes d'huile furent complètement défoncées. La population de la Saskatchewan a dû acquitter les coûts de réparation de ces routes.

Il ne s'agit pas là d'un incident isolé. En 1973, à Rabbit Lake, il a été décidé que le grain provenant de cette région devait être transporté par camion jusqu'à Saskatoon. De nouveau, moins de deux semaines plus tard, les routes recouvertes d'huile avaient subi de graves dommages et, encore une fois, les contribuables ont dû payer le note.

Ces deux incidents permettent d'illustrer le fardeau que le plan Pepin imposerait à la population de la Saskatchewan. Si le plan et les taux variables devaient entrer en vigueur, les conséquences présentées dans les deux exemples pourraient être multipliées par cent, ou même par mille, et l'on s'attendrait toujours que les contribuables de la Saskatchewan en supportent le fardeau.

Il existe déjà dans cette province une tendance à revenir aux routes en gravier, en raison des coûts élevés d'entretien qu'entraîne, jusqu'à un certain point, une circulation importante de camions. Si l'on accroît l'importance de la circulation de camions sur un réseau routier déjà pleinement utilisé, les taux variables ne pourront qu'accroître cette tendance. Un grand nombre de villages, actuellement desservis par des routes recouvertes d'huile, pourraient estimer qu'il est préférable pour eux, selon des données économiques erronées, de recouvrir de gravier leurs liens avec le réseau routier principal. Selon les plus récentes données, il en coûte 4¢ de plus par mille pour voyager sur des routes en gravier, par rapport aux routes recouvertes d'huile. Il s'ensuit donc, à long terme, que les résidents de la Saskatchewan devront acquitter des coûts plus élevés de transport et subir une augmentation du coût de la vie. Ce coût supplémentaire sera appliqué à chaque article transporté sur ces routes et, encore une fois, il appartiendra à la population de la Saskatchewan de subventionner le plan Pepin pendant un bon nombre d'années.

Outre ces conséquences d'ordre financier, il faut également tenir compte de la question de la sécurité routière sur un réseau où l'augmentation du trafic et une diminution de la qualité entraîneront des risques plus élevés.

Je vous demande donc instamment d'étudier l'impact des propositions à l'étude sur l'existence et la nature du réseau de transport dans ma province et de réfléchir sérieusement au fardeau que devrait assumer la population de la Saskatchewan si vous accordiez votre appui au plan et à l'avenir qu'il représente. En termes simples, les propositions contenues dans le plan Pepin contraindront les résidents de la Saskatchewan à choisir entre un réseau routier délabré et un impôt pouvant

[Text]

household. Each choice is an expensive one for the people of this province.

Surely, Mr. Chairman, as parliamentarians and representatives of all the people of this country, you can only come to one conclusion: reject the Pepin plan and variable rates.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Long.

I once again ask the people in the audience to refrain from the demonstration of applause or anything like that.

I call on Patricia Krug, please.

Ms Patricia Krug (Individual Presentation): Thank you.

I am pleased that you are holding the hearings here in Saskatchewan, for a couple of reasons. I think that issues do need to be addressed in the context of the communities which are affected by legislation, and I am pleased that you are here. I also hope that your presence here is a sign of hope to us, that somehow we can have some effect on the work you are doing and are involved in. I hope it is not an exercise in futility.

The major issue that my husband and I, as farmers, see needing to be addressed is that of the choice of a base on which we build any framework for change. The foundation on which we believe that transportation and agriculture policy should be built has to be that of social and community viability. The Crow's Nest Pass Agreement has been part of the community fabric, and therefore any discussion of change for us involves anticipating change in the whole system—not an isolated part, for every part is integral to the whole.

• 1235

We are most concerned that decision-making be based on how it will affect the human beings involved, both as individuals and in communities. Clearly, the arguments to change the Crow's Nest Pass Agreement began with the limited premise of only what is desirable economically. Often people, as individuals and in community, have been viewed as obstacles or restrictions in the road of the most profitable plan. When there is talk of compromise, what is actually meant is how much farmers and agricultural communities are willing to give up to vested economic interests.

If we look at policy regarding transportation and the Crow's Nest Pass Agreement from a people-first position, we will hold up as ultimate value human worth and the right and dignity of human labour with a clear understanding of the option for the poor. This our understanding of what the statement of the Canadian Catholic Bishops on the economy is about. We would not ignore economic realities, but put them into a different perspective, with other solutions.

[Translation]

atteindre plusieurs centaines de dollars par famille. Dans un cas ou l'autre, il en coûtera très cher à la population de cette province.

De toute évidence, monsieur le président, à titre de membres du Parlement et de représentants de l'ensemble de la population de ce pays, vous ne pouvez en venir qu'à une conclusion: rejeter le plan Pepin et les taux variables.

Je vous remercie.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Long.

Je demande encore une fois au public de s'abstenir de tout applaudissement ou autre manifestation de ce genre.

J'appelle M^{me} Patricia Krug, s'il vous plaît.

Mlle Patricia Krug (exposé individuel): Je vous remercie.

Je suis heureuse que les débats soient tenus ici, en Saskatchewan et ce, pour quelques raisons. A mon avis, ces questions doivent être traitées au sein des communautés touchées par la loi et je suis heureuse de vous voir ici. J'espère également que votre présence constitue pour nous un signe d'espoir et que nous pourrons influer d'une certaine façon sur le travail que vous effectuez. J'espère que ces débats ne sont pas tout à fait inutiles.

A titre de fermiers, mon mari et moi estimons que la question principale à traiter porte sur l'établissement d'une base à partir de laquelle pourraient être élaborées les modifications. Nous estimons que les politiques relatives au transport et à l'agriculture devraient être fondées sur la viabilité de la société et de la communauté. L'Entente du Pas du Nid-de-Corbeau fait partie intégrante de la communauté et, par conséquent, tout débat en vue de modifier cette entente nous laisse entrevoir la possibilité d'une modification de l'ensemble du système—and pas seulement un élément isolé, puisque chaque élément fait partie intégrante de l'ensemble.

Nous sommes très conscients que les prises de décisions doivent être basées sur la façon dont elles toucheront les êtres humains en cause, en tant qu'individus et en tant que collectivités. En plus clair, les arguments qui visent à changer l'Entente du Pas du Nid-de-Corbeau reposent sur le principe de ce qui est souhaitable économiquement seulement. Les gens, en tant qu'individus et dans les collectivités, ont souvent été considérés comme des obstacles à franchir sur la route du programme le plus avantageux. Lorsqu'il est question de compromis, on se demande combien les fermiers et les agriculteurs sont prêts à laisser tomber en ce qui concerne les intérêts économiques de longue date.

Si nous examinons d'abord la politique relative au transport et l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau du point de vue des gens, nous citerons comme valeur fondamentale la valeur humaine et le droit et la dignité de la main-d'œuvre et manifesteras une bonne compréhension du choix du pauvre. C'est la façon dont nous comprenons la déclaration des évêques catholiques canadiens sur l'économie. Nous n'ignorons

[Texte]

It is our belief that small farms and small agricultural communities are an asset to Canada, not liabilities. They are not "in the way". If they are to remain, if they are to be a meaningful part of Canadian agriculture, then the transportation system and policy must take into consideration the needs of these and will contain help for them and avoid destructive policies. When viewed from the perspective of the value of small communities, it is difficult to see how any change to the present system might be more helpful to the economy.

For instance, any form of variable rates—even if they are called incentives—which are said to bring about an efficient system shows a belief that the whole of Canadian agriculture can be better off or stronger if the smaller or weaker parts are killed off. We totally reject this kind of thinking. The smaller parts bring some flavour and contributions that the larger ones cannot.

By the same token, we also specifically reject the proposition that the way the livestock industry should be strengthened is by weakening the grain system. Each has its role to play and is part of a whole symbiotic system.

We do not believe there can be any compromise or consensus on these issues. They are based on two different views. One of these is basic survival of the fittest and assumes we need not be concerned as long as everything is okay for us. The other, a fundamentally different view, asks that we strengthen the weaker parts of our agricultural economy, giving the smaller parts an equal opportunity to survive. It has a different value of human life.

Whether or not we should be paying more to our grain handling system poses a difficult question for us. From our reading of Canadian history, it does not become clear whether or not the railways are justified in asking more or whether there is any guarantee that by paying more we would get adequate service. We are not able to address the question without taking into consideration the power of these large corporations and their ability to transfer profit from one sector to another or, in some cases, into foreign countries.

There is a fundamental question to be addressed in terms of the railroads. They were first set up to serve people and settlements. More and more, we find a reversal of this as economic strength and negotiating power are in the hands of the railroad. No longer is freight hauled in small quantities, passenger service on VIA Rail is curtailed, there are no small stations and profit becomes the only measurement of success or progress. "Service" has become a foreign word. There are different ways to manage such companies and this is the time to choose what we expect of them. You are the ones who can act in the interests of the people of Canada. We are pleased you are listening to us.

[Traduction]

pas les réalités économiques, mais les considérons d'un autre point de vue et avons d'autres solutions.

Nous croyons que les petites fermes et les petites collectivités agricoles font partie de l'actif du Canada et non du passif. Elles 'n'encombrent pas'. Si elles doivent survivre, si elles doivent constituer une partie importante de l'agriculture canadienne, les politiques et le système de transport doivent prendre leurs besoins en considération, viseront à les aider et éviteront de leur nuire. Du point de vue de la valeur des petites collectivités, il est difficile de voir comment un changement au système actuel pourrait être plus utile à l'économie.

Par exemple, la mise en oeuvre d'une certaine forme de taux variables—même si on les appelle des stimulants—qui devraient améliorer le système démontrerait que l'on pourrait améliorer l'ensemble de l'agriculture canadienne en éliminant les points faibles ou les plus petits éléments. Nous rejetons entièrement, ce genre d'idée. Les plus petits éléments ont une saveur particulière et contribuent à l'économie d'une façon différente des plus gros.

De plus, nous rejetons également la propositions selon laquelle l'industrie du bétail devrait être fortifiée par l'affaiblissement du système des grains. Chaque élément a un rôle à jouer et fait partie de l'ensemble du système symbiotique.

Nous ne croyons pas pouvoir arriver à un compromis ou à un consensus en ce qui concerne ces questions. Elles sont basées sur deux points de vue différents dont l'un est la survie fondamentale de ce qui est le plus convenable, ce qui suppose que nous ne devons pas nous inquiéter aussi longtemps que les choses sont correctes pour nous. Dans l'autre cas, fondamentalement différent, nous devons fortifier les éléments les plus faibles de notre économie agricole en leur donnant une chance égale de survivre. Cela constitue une valeur différente de vie humaine.

Que nous devions ou non payer plus cher pour notre système de traitement des grains est une question à laquelle il nous est difficile de répondre. D'après nos connaissances de l'histoire canadienne, il n'est pas clair que les sociétés ferroviaires aient ou non le droit de demander plus ou que nous ayons la garantie que nous aurions un service adéquat en payant plus. Nous ne pouvons aborder cette questions sans tenir compte du pouvoir des trois grosses sociétés et de leur aptitude à transférer les bénéfices d'un secteur à un autre ou dans certains cas, dans des pays étrangers.

Il y a une question fondamentale dont il faut parler en ce qui concerne les chemins de fer. Leur première raison d'être était de desservir les gens et les établissements. Nous constatons, de plus en plus, un renversement de cette situation étant donné que le pouvoir économique et le pouvoir de négociation sont entre les mains des chemins de fer. Les marchandises ne sont plus transportées en petites quantités, le service aux passagers sur Via Rail est réduit, il n'y a pas de petites stations et les bénéfices deviennent le seul moyen d'évaluer le succès ou le progrès. 'Service' est devenu un mot étranger. Il existe différentes façons de gérer de telles sociétés et c'est le moment de choisir ce que nous attendons d'elles. C'est à vous d'agir dans l'intérêt des Canadiens. Nous sommes contents que vous nous écoutez.

[Text]

We raise one more concern, and that has to do with the advances of the railroad companies into the trucking interests. Other people have raised that, but I raise with you most strongly that there must be a reason why the two railroad companies, between them, own or have control in about 25 trucking companies. Why is that and what is that saying about the fabric of our Canadian culture, and how is that going to impact on us in the Prairies?

Thank you for your time.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mrs. Krug.

Mr. Henry Poegal, please.

Mr. Henry Poegal (Individual Presentation): I am Henry Poegal and I come from the Town of Tompkins.

First of all, I wish to address a few remarks to the brave committee men who have endured these four almost endless days. I notice you have been working a 14-hour day. That was the way it was when I first started to work on the farm and I commend you for it. Your patience must be running thin. So I will introduce to you a little bit of information.

I come from Tompkins. We say in Tompkins we have the best grouse shooting in Canada. We have five kinds of birds, two kinds of deer, antelope, and, a few miles away, elk. If you become tired of the cloisters of Ottawa and this windowless room and you want some outside recreation, I recommend you come to Tompkins in the fall.

As I understand it, according to your guidelines, I may address myself to Bill C-155 in two ways: I may address myself to the amendments or clause-by-clause. I would say to the amendments, I will deal with them as a whole. These amendments are introducing a principle that few farmers realize. It is among all business concerns and among all organizations and groups. They say to us on the end: You fight. We will co-operate; we protect ourselves. You fight among yourselves.

I see in all these amendments that they are just ways of introducing to the farmer ways to fight and compete with himself, and I think that is a bad principle and so I would say the amendments should be discontinued. Also, these amendments serve a second purpose to those in Ottawa. They are introducing to us a way to say we do not want the Canadian Wheat Board. All our farmers stood shoulder to shoulder in a wall of humans protecting the Canadian Wheat Board, which has served us so well.

Now these amendments are just inviting us to make cracks and gaps in that wall. I think it is just an attempt to get us to say in some way we do not want the Canadian Wheat Board. When you make cracks in the foundation, then you can attack the Wheat Board and it will soon be gone. Well, we do not want that at all, so we do not want anything to do with the amendments.

[Translation]

Nous avons un autre sujet de préoccupation, à savoir l'avance qu'ont les sociétés ferroviaires dans les intérêts de camionnage. D'autres personnes ont soulevé ce point, mais j'insiste devant vous sur le fait qu'il doit y avoir une raison pour laquelle les deux sociétés ferroviaires, entre elles, possèdent ou contrôlent environ 25 compagnies de camionnage. Pourquoi est-ce comme cela? Qu'en est-il de la structure de notre culture canadienne et quelle influence cela aura-t-il dans les Prairies.

Merci de nous avoir accordé votre temps.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Krug.

Monsieur Henry Poegal s'il vous plaît.

M. Henry Poegal (présentation personnelle): Je suis Henry Poegal et je viens de la ville de Tompkins.

Tout d'abord, je veux faire quelques commentaires à l'endroit des braves membres du Comité qui ont endure ces quatre jours presque interminables. J'ai remarqué que vous faisiez une journée de 14 heures. C'était comme ça quand j'ai commencé à travailler à la ferme et je vous lève mon chapeau. Vous devez être à bout de patience. Par conséquent, je vais vous fournir certains renseignements.

Je viens de Tompkins. Nous dions que Tompkins est le meilleur endroit au Canada pour chasser la gelotte. Nous avons cinq sortes d'oiseaux, deux sortes de cerfs, des antilopes, et, à quelques milles de là, des orignaux. Si vous êtes fatigués des cloîtres de la région d'Ottawa et de cette pièce sans fenêtres, et que vous voulez du grand air, je vous recommande de venir à Tompkins, à l'automne.

D'après ce que je comprends, conformément à vos directives, je peux traiter du projet de loi C-155 de deux façons: je peux traiter des amendements ou d'un article à la fois. Je vais traiter des amendements dans leur ensemble. Ces amendements introduisent un principe que peu de fermiers comprennent. Cela se joue entre le monde des affaires et les organismes et groupes. Ils nous disent à la fin: vous battez. Nous allons coopérer; nous nous protégeons. Vous vous battez entre vous.

Selon moi, tous ces amendements ne sont que des façons de donner au fermier les moyens de se battre et de lutter contre lui-même et je pense qu'il s'agit là d'un mauvais principe et je dirais qu'il faut mettre fin à ces amendements. De plus, ces amendements servent à une autre fin pour les gens d'Ottawa. Ils nous présentent une façon de dire que nous ne voulons pas de la Commission canadienne du blé. Tous nos fermiers se tiennent côté à côté pour former un mur humain afin de protéger la Commission canadienne du blé qui a si bien répondu à nos besoins.

Maintenant ces amendements nous invitent seulement à faire des brèches dans ce mur. Je pense qu'il s'agit seulement d'une tentative de nous faire dire d'une certaine façon que nous ne voulons pas de la Commission canadienne du blé. Lorsque vous ferez des crevasses dans les fondations, vous pourrez alors attaquer la Commission qui disparaîtra bientôt. Ce n'est pas ce que nous voulons. Par conséquent, nous ne voulons pas entendre parler des amendements.

[Texte]

Now I will address myself to the bill itself. I think the bill itself is a very destructive bill. It will mean the end to our way of life, the way of life not only of individual farmers or big and little farmers, but to a different type of agriculture altogether, something like the haciendas in Argentina where 200 families live outside the manager's establishment. Well, that is the type of agriculture that will be brought in. The farmers themselves will no longer consider living in isolated communities far out on the prairie and paying tremendous costs in roads and resources. They are going to move in close to a few locations. You are looking to a different type of farm life altogether and I do not think this is good for the country. So I recommend Bill C-155 be dropped in its entirety.

I also want to say, I believe there was a gentleman on the committee who said: What alternatives do you offer? Well, I wish to offer an alternative that no one has offered up to this time. I say the point has now come in our society and in our national production where we have to divide the grains and all crops, all the grain crops and all the things we produce, in two ways—into two separate categories. The first is that which is consumed domestically somewhere in Canada, and possibly in the United States, but principally in Canada—that which is consumed within our Canadian economy. The other is the wheat which is designed for export. These are two completely different purposes, and I think the time has come to divide this.

• 1245

Farmers should be offered two quotas. An export quota . . . if a farmer way out on the Regina plains wishes to produce only one grade of one commodity for export, he should do that. If he wants to produce for a domestic market—I gather there is a market now for wheat with no poisons in it—and address himself to the market of Canadians, then he should be able to do that too. That would divide the Canadian economy in the proper way. Those farmers who want to produce for Canadians should have the right of everyone else to bargain collectively and to set down the terms and conditions under which they will produce. Right now they do not have that. Those that produce for Canadians should have that right, and they should have the right to use all the initiatives and all the facilities at their disposal to see that they get a good price for their wheat.

The consumer, Mr. Chairman, is the one who should pay in Canada. The consumer should pay, not the farmer. We are the only people who pay for the transport costs on everything that comes in and also for that which goes out. When Cargill comes into this country here . . . if you were to ask Cargill where the money is coming from, they would say certainly not from them. The Ford Company, when we had to produce a tractor—if we asked where the money was coming from, they would say not from us. It is the consumer who is going to pay. That is what we want to say with regard to domestic wheat. In the case of export wheat, we are in no position to dictate to the world community.

[Traduction]

Maintenant, je vais aborder la question du projet de loi en tant que tel. Je pense qu'il est très destructeur. Il signifie la fin de notre style de vie, non seulement le style de vie de chaque fermier, qu'il soit gros ou petit, mais un type différent d'agriculture, un peu comme les haciendas en Argentine où 200 familles vivent à l'extérieur de l'établissement du gestionnaire. C'est le genre d'agriculture que cela donnera. Les fermiers eux-mêmes ne penseront plus à demeurer dans des collectivités isolées dans les Prairies et à payer des sommes énormes pour des routes et des ressources. Ils se regrouperont dans certains endroits. Vous cherchez un type différent de vie sur la ferme et je ne pense pas que cela soit bon pour le pays. Je recommande donc de laisser tomber entièrement le projet de loi C-155.

Je veux également dire, je crois qu'il ya un membre du Comité qui a dit: quels choix offrez-vous? Bien, je veux offrir une solution que personne n'a offert jusqu'à maintenant. Je dis que nous sommes arrivés au point, dans notre société et dans notre production nationale, où nous devons diviser les grains et toutes les récoltes, toutes les récoltes de grains et tout ce que nous produisons, en deux catégories distinctes. La première étant ce qui est consommé au Canada et aux États-Unis, mais surtout au Canada—ce qui est consommé dans notre économie canadienne. L'autre est le blé qui est destiné à l'exportation. Il s'agit là de deux objectifs complètement différents, et je crois qu'il est temps de les séparer.

On devrait offrir aux fermiers deux quotas. Un quota à l'exportation . . . si un cultivateur dans les plaines de Régina souhaite produire une catégorie de produits pour l'exportation, il devrait le faire. S'il veut produire pour le marché intérieur—je crois comprendre qu'il y a un marché pour le blé ne contenant aucun poison—and s'adresser au marché canadien, alors il devrait pouvoir le faire également. De cette façon, l'économie canadienne serait répartie comme il faut. Les fermiers qui veulent produire pour les Canadiens devraient avoir le droit qu'ont tous les autres de négocier collectivement et de fixer les conditions de leur travail. À l'heure actuelle ils ne le peuvent pas. Ceux qui s'adressent au marché canadien devraient avoir ce droit, et ils devraient avoir le droit de recourir à toutes les initiatives et à tous les services à leur disposition pour voir à obtenir un bon prix pour leur blé.

Monsieur le président, le consommateur est celui qui devrait payer au Canada. Le consommateur devrait payer, non le fermier. Nous sommes les seules personnes qui paient pour les frais de transport sur tout ce que nous recevons et tout ce que nous expédions. Si Cargill pénètre dans ce pays . . . si vous lui demandiez d'où provient l'argent, il dirait que ce n'est certainement pas lui. Si la Société Ford, lorsqu'il nous faut obtenir un tracteur—si nous demandons à cette entreprise d'où provient l'argent, elle répondra que ce n'est pas d'elle. C'est le consommateur qui doit payer. Voilà ce que nous voulons dire au sujet du blé vendu sur le marché intérieur. Dans le cas du blé vendu à l'étranger, nous ne pouvons pas nous imposer à la communauté mondiale.

[Text]

Do I have a minute left?

The Vice-Chairman: You have used your time up, but if you will wind it up—because there are indications of some questions that they want to put.

Thank you.

Mr. Poegal: I say, with regard to export wheat, that the people who benefit from the rail transportation system are the ones who should pay for upgrading it—and that is Canadian society as a whole. No longer does anybody or any company produce wheat for milling in foreign countries. It is the Canadian nation that sells the wheat, and Canadian society as a whole, the Canadian people, should pay for the upgrading of the rail system. Get the money and upgrade it, but not from the farmers.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I have an indication that Mr. Ostiguy—a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order. I am in great sympathy with the Chair about the time constraints we are under, but one of the witnesses at the table here is not only a grain farmer, he is Chairman of the Canadian Wheat Board Advisory Committee, elected by a majority vote of grain producers in his own area, and of some national prominence and eminence in agriculture in this country. I would like to request that the Chair allot a few minutes more for a few additional questions to Mr. Atkinson, as well as the normal ones that would be asked of other witnesses.

The Vice-Chairman: The Chair will be guided by your comments.

Mr. Ostiguy has indicated that he wishes to put a question. The question he will put in French, so he will indicate who he is going to address it to. That person should at least have the earpiece in place and the switch turned on to understand what the question is. So please, Mr. Ostiguy, you may proceed.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

J'ai une question à deux volets que j'adresserai à M. Wright en premier lieu et à M. Atkinson, qui est son voisin de gauche, par la suite.

Monsieur Wright, hier vous nous avez remis un document qui a été publié par le ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan. Comme vous êtes un agriculteur très expérimenté, je voudrais que vous élaboriez davantage sur l'impact économique qu'occasionnerait une modification au *Crow*. De quel ordre serait cet impact pour les agriculteurs possédant moins de 1,000 acres et pour ceux qui en possèdent plus de 1,000? Quel serait l'impact économique pour ces deux catégories d'agriculteurs?

Par la suite, M. Atkinson pourrait peut-être commenter sur l'aspect spécifique du projet de loi C-155, parce que lors de son exposé un peu plus tôt, il a été, si je puis dire, très évasif dans ses commentaires.

The Vice-Chairman: Mr. Wright first.

[Translation]

Est-ce qu'il me reste une minute?

Le vice-président: Le temps qui vous était alloué est épousé, mais si vous voulez récapituler—car je crois comprendre qu'on a des questions à poser.

Merci.

M. Poegal: Au sujet du blé vendu à l'étranger, j'aimerais dire que les gens qui bénéficient du système de transport ferroviaire devraient payer pour son amélioration—and cela revient à dire que c'est la société canadienne dans son ensemble. Plus personne ne vend du blé aux minotiers étrangers. C'est le peuple canadien qui vend du blé et la société canadienne dans son ensemble, le peuple canadien, qui devrait payer pour l'amélioration du réseau ferroviaire. Prenez l'argent nécessaire pour procéder à cette amélioration, mais sans puiser dans la bourse des fermiers.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Je constate que M. Ostiguy—on invoque le règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'ai beaucoup de sympathie pour la présidence au sujet des limites de temps qui nous sont imposées, mais l'un des témoins à la table aujourd'hui est non seulement un producteur de céréales mais il est également président du comité consultatif de la Commission canadienne du blé, il a été choisi par scrutin par une majorité des producteurs de céréales de sa propre région et il jouit d'une certaine renommée dans le domaine agricole de notre pays. Je demanderais donc à la présidence d'accorder quelques minutes pour que l'on puisse poser quelques autres questions à M. Atkinson, en plus des questions ordinaires que l'en poseraient à d'autres témoins.

Le vice-président: La présidence tiendra compte de vos observations.

M. Ostiguy m'a signalé qu'il voulait poser une question. Comme il la pose en français, il indiquera à qui elle s'adresse. Cette personne devrait au moins avoir les écouteurs en place et s'être assurée qu'ils sont ouverts pour comprendre la question. Alors, monsieur Ostiguy, vous pouvez y aller.

M. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

I have a two-fold question I would like to ask Mr. Wright first and then to Mr. Atkinson, which is next to him on the left.

Mr. Wright, yesterday you gave us a document published by the Saskatchewan Department of Agriculture. Since you are a very experienced farmer, I would like you to expand further on the economical impact of the change of the *Crow*. What will be the level of that impact for the farmers owning less than 1,000 acres and for those who own more than 1,000 acres? What would be the economical impact for those two categories of farmers?

Following that, maybe Mr. Atkinson could comment on the specific aspect of Bill C-155, because during his early presentation, he has been, if I can say so, very evasive in his comments.

Le vice-président: Monsieur Wright d'abord.

[Texte]

Mr. A. Wright: If I understand the question—what will be the effect of the change of Crow on farmers over and under 1,000 acres?

First I would like to say this. He mentioned the double-barrelled shotgun. I would like to suggest that Pepin has a three-barrelled shotgun aimed at me, and I think he has the trigger filed pretty fine, too. It is the increased freight costs, variable rates, and the loss of the Canadian Wheat Board. I would like to ask the committee whether Pepin would be deadest if I shot him with a one-barrelled shotgun or if I shot him with a three-barrelled shotgun, because that is exactly what will happen to our farmers over and under 1,000 acres.

A farmer under 1,000 acres might be able to weather the storm better than the larger farmer. The larger farmer has much more overhead. The smaller farmer is using the machinery that has been discarded by the big farmer. I have a half-section farmer in my area, just two miles up the road. He has raised a family of five, done very well. He has everything I have, and maybe he is keeping his mentality a lot better than I am, too, because I get real upset. So I would think that possibly they will both die, but I think the small farmer would linger longer than the big farmer.

Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Atkinson, do you wish to address the second part of the question?

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, Mr. Ostiguy, you have asked me to address specifically the contents of Bill C-155; and I will do so in the context of my opening remarks. The variable rate proposal, however presented or qualified, transfers to the railway and to the elevator companies in the grain trade, some of whom are multi-national, the opportunity to manage the economy insofar as transportation costs are concerned from the farm to the delivery system. In so doing, given the nature of competition and given the nature of corporate management, one can project, as I have been involved in projecting, the future configuration of the grain delivery system in western Canada.

This is not based on a figment of someone's imagination. This is based on detailed analysis of what happened in the U.S. and an analysis of what is known at this particular junction that would give the flexibility and the management control to do that: two delivery points in Manitoba; six in Saskatchewan; four in Alberta from the forest or boreal areas just north of Edmonton to the 49th parallel; and one in the Peace River. I would like to tender this as evidence for the committee's consideration. It is a configuration which has been imposed on a soil classification map of the prairie region, excluding the Peace River area of northern Alberta and British Columbia.

[Traduction]

M. A. Wright: Si je comprends bien la question—quel effet serait l'effet de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau pour les fermiers qui possèdent moins et plus de 1000 acres?

J'aimerais d'abord dire ceci. Il a fait état d'un double volet. J'aimerais dire que M. Pepin a un fusil à trois canons braqué sur moi et je crois également que la détente est bien au point. Il s'agit de l'augmentation des tarifs de transport, l'application des taux variables et la perte de la Commission canadienne du blé. J'aimerais demander au membre du comité si M. Pepin serait plus mort si on lui tirait dessus avec un fusil à un seul canon ou avec l'un qui en comporterait trois, parce que c'est exactement ce qui va arriver aux fermiers qui ont moins et plus de 1000 acres.

Le cultivateur qui a moins de 1000 acres supportera peut-être mieux la tempête que l'autre. Car ce dernier a beaucoup plus de frais généraux. Le cultivateur moins important utilise des appareils qui ont été mis de côté par le grand cultivateur. Il y a un fermier d'une demi-section dans ma région, à seulement deux milles d'ici le long de la route. Il a élevé une famille de cinq, et a connu un très grand succès. Il a tout ce que j'ai et peut-être aussi conservé-t-il beaucoup mieux que moi sa mentalité, car je me tracasse vraiment. Je penserais donc qu'ils vont disparaître tous les deux, mais je crois que le petit fermier durera plus longtemps que le grand.

Merci.

Le vice-président: Monsieur Atkinson, voulez-vous répondre à la deuxième partie de la question?

M. Atkinson: Monsieur le président, monsieur Ostiguy, vous m'avez demandé de traiter précisément du contenu du projet de loi C-155 et je le ferai dans le cadre de mes observations du début. La proposition concernant les taux variables, qu'on la présente ou qu'on la décrive comme on veut, donne aux sociétés ferroviaires et aux propriétaires de silos à céréales dont certains sont des entreprises multinationales, l'occasion de gérer l'économie sous l'aspect des frais de transport de la ferme au réseau de livraison. Ce faisant, vu la nature de la concurrence et de la gestion des entreprises, on peut projeter, et j'ai contribué à ce genre de projection, quelle sera la configuration future du réseau de livraison des céréales dans l'Ouest du Canada.

Il ne s'agit pas là d'un produit de l'imagination de quelqu'un. Cela provient d'une analyse détaillée de ce qui se produit aux États-Unis et d'une étude de ce que l'on sait actuellement au sujet de ce qui donnerait la souplesse et le contrôle administratif nécessaires pour faire cela: deux points de livraison au Manitoba; six en Saskatchewan; quatre en Alberta des régions forestières ou boréales juste au nord d'Edmonton jusqu'au 49^e parallèle et l'un dans la région de la Rivière de la Paix. J'aimerais présenter ceci à titre de preuve à l'examen du comité. Il s'agit d'une configuration imposée sur une carte de classement des sols de la région des Prairies, à l'exclusion de la région de la Rivière de la Paix dans le nord de l'Alberta et la Colombie-Britannique.

[Text]

Mr. Atkinson: If you look at the current delivery configuration—and I am not one who in all instances defends the maintenance of the system as it exists—there can be some contraction, very limited—you will readily recognize that that delivery system is functional to the people in the communities in which it is located; in other words, to the grain producers. If one then examines the future configuration, one will readily see that that configuration completely negates the function of the current configuration; the community or the grain producers within that community become functional to that delivery system. In so doing, there has been a massive transfer of costs to the producers and to the municipalities.

In my opening remarks I made brief reference to the fact that in its drafting, and in the conditions under which it is drafted and written into legislation, it in fact is a further violation of Canada's sovereignty over its resources. Let me explain. We are now in the era of capital that has been monopolized and internationalized. A manifestation of that is the emergence of the global corporation, the transnational company, which aspires, or they together aspire, to manage the world resources on a global basis. Cargill Grain and Continental Grain, for example, export approximately 50% of all grain exported from the United States. Cargill Grain in 1976 transacted, in terms of international trade, \$10.5 billion of business in the grain trade and the Canadian Wheat Board, at that time, about \$3.5 billion. That then shows the comparison in size—and remember, the Canadian Wheat Board is our instrument to bring competition among the buyers of the world for us to get the best possible deal in light of world circumstances.

The variable rate and the configuration I will drop for the moment. I want now to go to the proposal of the Senior Grain Transportation Committee, or agency, and the underlying strategy of those who drafted this idea, or those who paraded this idea. I will concede that some people who agree to it do not quite understand, but I will not concede that the public servants in the Department of Transport, some of whom have their linkages with international business, did not understand.

Let me describe it for you. The Canadian Wheat Board markets in the order of 80% of the wheat and barley produced in this country, which is marketed in this country for human consumption and for export. This committee has been established in such a way, or its function is established in such a way within the legislation, that it will violate the integrity of the Canadian Wheat Board's function in marketing, inasmuch as transportation is functional to marketing. Those who control transportation determine marketing—time and place. The agents of the Canadian Wheat Board, the elevators, some of whom are international companies or multinational companies, under that system, if a critical question comes up that is going to affect the board injuriously, have more votes than the board itself, so they have more power over the board than the board has itself in that context.

[Translation]

M. Atkinson: Si vous examinez le réseau actuel de livraison—and je ne suis pas de ceux qui défendent dans tous les cas le maintien du système tel qu'il existe—it peut y avoir un certain resserrement, très limité—you reconnaîtrez spontanément que le système de livraison existe en fonction des gens des collectivités dans lesquelles il est situé; en d'autres termes, pour les producteurs de céréales. Si l'on examine alors le réseau futur, on peut voir facilement que le nouveau réseau a une fonction directement opposée à celle du réseau actuel; la collectivité ou les producteurs de céréales de cette collectivité existent en fonction du système de livraison. De ce fait, il y a transfert massif des coûts vers les producteurs et les municipalités.

Dans mon introduction, j'ai fait allusion brièvement au fait que dans sa préparation et dans les conditions dans lesquelles il a été préparé et rédigé, il constitue une autre violation de la souveraineté du Canada sur ses ressources. Je vais vous expliquer. Nous avions à une époque où le capital a été monopolisé et internationalisé. Cette situation se manifeste notamment par l'émergence de la société commerciale mondiale, de la compagnie transnationale qui aspire, ou qui aspirent ensemble à gérer l'ensemble des ressources mondiales. Cargill Grain et Continental Grain, par exemple, exportent environ 50 p. 100 de toutes les céréales exportées des États-Unis. En 1976, Cargill Grain a fait du commerce international pour environ \$10.5 milliards dans le domaine des céréales et la même année, la Commission canadienne du blé en a fait pour environ \$3.5 milliards. Cela donne une idée des dimensions respectives—and rappelez-vous, la Commission canadienne du blé est notre instrument pour susciter la concurrence entre les acheteurs du monde pour que nous obtenions le meilleur marché possible compte tenu des circonstances mondiales.

Je ne parle pas pour l'instant du taux variable et de la configuration du réseau. Je vais passer maintenant au projet de Comité supérieur, ou d'agence, du transport du grain, et la stratégie sous-jacente de ceux qui ont conçu cette idée ou de ceux qui s'en sont faits les avocats. J'admetts que certaines personnes qui y ont souscrit ne comprennent pas très bien, mais je n'admettrai pas que les fonctionnaires du ministère des Transports, dont certains ont des liens avec des entreprises internationales, n'ont pas compris.

Permettez-moi de vous décrire la situation. La Commission canadienne du blé commercialise environ 80 p. 100 du blé et de l'orge produits au pays, qui sont commercialisés dans ce pays pour la consommation humaine et pour l'exportation. Ce comité a été établi de telle façon, ou sa fonction est établie de telle façon dans la loi, qu'il violera l'intégrité de la fonction de la Commission canadienne du blé en matière de commercialisation, dans la mesure où le transport joue un rôle dans la commercialisation. Ceux qui maîtrisent le transport déterminent la commercialisation—le moment et l'endroit. Les agents de la Commission canadienne du blé, les exploitants de silos, dont certains sont des entreprises internationales ou des sociétés multinationales, en vertu du système proposé, s'il se pose une question critique qui risque de nuire à la Commission, ces gens ont plus de votes que la Commission elle-même, alors ils ont plus de pouvoirs sur la Commission que la Commission n'en a elle-même dans ce contexte.

[Texte]

We also have the railways, who provide services to marketing. They have their legitimate areas of concern and reason, but in this sense they too—two of them—have more power in the vote than does the Canadian Wheat Board, which we require as an integral agency in order to meet our international needs. We have other primary elevators coming in, and then, as a token, the legislation offers some kind of selection process through an election for a few grain producers.

The Vice-Chairman: Excuse me, Mr. Atkinson. You did say we could not stop you once you got going, and . . .

Mr. Atkinson: The question is very profound; it is a key question. I defer to the committee.

The Vice-Chairman: If you will allow the Chair, there are other members who would like to ask questions and there is another group whom we expect to receive.

Mr. Atkinson: Yes.

The Vice-Chairman: You have a great knowledge of the subject and you could give hour-long speeches on it. I am asking you if we could move on to the next questioner, in deference, because otherwise the time will run out and others will not be able to ask you questions.

Mr. Atkinson: May I just briefly sum up?

The Vice-Chairman: It is a problem that the Speaker in the House has when ministers take too long to answer—and I do not think Eugene Whelan holds a candle to you, sir.

Mr. Atkinson: Good for Eugene Whelan. Agriculture needs a spokesman.

With due deference to the Chair, Mr. Chairman, I have only dealt with two aspects of the bill. There are others and I would invite questions. But while I am here, and this opportunity might be my last, I would not want to fail to make one other recommendation to this group. It is that this committee recommend to the Government of Canada that a referendum among farmers be held on this question in order to determine the consensus. I have no hesitation in saying that there is a consensus and that that consensus is to scrap the bill in its form and to maintain the Crow.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir.

I call on Mr. Anguish.

Mr. Anguish: Thank you, Mr. Chairman. I would like to say, before I pose my question, that I appreciate the tolerance you have shown in going past five minutes for some of the questioning. I would hope that you would realize, as would other members of the committee, that the people who have come here as individuals today have, in some cases, travelled for a greater period of time to be here for their five-minute presentations than you did in coming from Ottawa, or Toronto, or wherever you came from, to be here in Regina. I can

[Traduction]

Nous avons aussi les compagnies ferroviaires, qui offrent des services pour la commercialisation. Elles ont des domaines légitimes de préoccupation mais deux d'entre elles ont également un droit de vote prépondérant sur celui de la Commission canadienne du blé, dont nous avons besoin comme organisme afin de répondre à nos besoins internationaux. Vennent ensuite les exploitations de silos de collecte et alors, pour la forme, la loi établit un certain type de processus de sélection, soit l'élection de quelques producteurs céréaliers.

Le vice-président: Je m'excuse, monsieur Atkinson. Vous avez dit que nous ne pourrions pas vous arrêter en cours de route et . . .

M. Atkinson: La question est très profonde; c'est une question clé. Je me soumets au comité.

Le vice-président: Si vous le permettez à la présidence, d'autres membres voudraient poser des questions et nous attendons un autre groupe.

M. Atkinson: Oui.

Le vice-président: Vous avez une profonde connaissance du sujet et vous pourriez faire des discours de plusieurs heures à ce sujet. Je vous demande respectueusement si nous pourrions passer aux questions du membre suivant, parce qu'autrement le temps s'écoulera et d'autres ne pourront pas vous poser des questions.

M. Atkinson: Est-ce que je peux me résumer brièvement?

Le vice-président: C'est un problème que connaît le président de la Chambre lorsque les ministres prennent trop de temps à répondre—and je ne pense pas qu'Eugene Whelan vous arrive à la cheville, monsieur.

M. Atkinson: Un bon point pour Eugène Whelan. L'agriculture a besoin d'un porte-parole.

Avec tout le respect que je dois à la présidence, monsieur le président, je n'ai traité que de deux aspects du projet de loi. Il y en a d'autres et je vous invite à m'interroger. Mais pendant que je suis ici, et cette occasion pourrait être ma dernière, je ne voudrais pas manquer de faire une autre recommandation à ce groupe. C'est que ce comité recommande au gouvernement du Canada de faire un référendum auprès des agriculteurs sur cette question afin de vérifier leur opinion. Je n'hésite aucunement à dire qu'il y a un consensus et que ce consensus est d'abandonner le projet de loi dans sa forme actuelle et de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur.

Je donne la parole à M. Anguish.

M. Anguish: Merci, monsieur le président. Avant de poser ma question, je voudrais dire que j'apprécie la tolérance dont vous avez fait preuve en accordant plus de cinq minutes pour certaines des questions. J'espère que vous êtes conscient, ainsi que les autres membres du comité, que les gens qui sont venus ici aujourd'hui à titre individuel, dans certains cas, ont voyagé pendant plus longtemps pour venir ici pour leur présentation de cinq minutes que vous ne l'avez fait pour venir d'Ottawa ou Toronto ou d'où que ce soit pour être ici à Regina. Je peux

[Text]

understand the emotion that has come up in some cases with the presentations, but I think the individuals who make presentations here have at least equally, if not more, valid observations on, and input into, the work of this committee in determining what should happen with Bill C-155.

The question I would like to ask is directed to Mr. Long. He brought up something that is not often discussed, and that is the effect that Bill C-155 would have on our highway system in Saskatchewan. If you look at the payments going to the farmers, if you look at variable rates, if you look at possible rail line abandonment, if you look at the destruction of the Crow rate itself, there would certainly be a lot of incentive for going to trucks to haul instead of the rail, which I would think would be a much more efficient way of moving our grain. I was wondering if Mr. Long would have some comparison as to the actual upkeep, in dollar terms, of what it costs to maintain a mile of track as compared with maintaining a mile of paved road.

• 1305

Mr. Long: Thank you, Mr. Chairman. I have some figures that I was privy to as Minister of Highways.

To maintain the type of highway system that I am concerned about in Saskatchewan amounts to about \$600 per mile per year. I looked to try to find figures that indicated what the costs would be to maintain a mile of rail line in terms of maintenance. The figures I came up with were \$3,000 per mile. I looked a little closer at these figures and discovered that the railways figured in, when they said \$3,000 a mile, the cost of their money that was involved in that mile of rail; the cost of the investment they figured in as part of that cost. If they had that \$300,000 a mile that it cost to build the mile of rail invested in the bank, they have included that as part of their cost.

So it is very hard to make a comparison. In terms of highways, it is roughly \$600 per mile. For the railways it is \$3,000; but you have to consider that they have an investment cost that they have included there. So they are again fudging the books, in my mind.

The cost of construction of a mile of highway in Saskatchewan—a good, first-class piece of highway—is \$350,000; the cost of building a mile of rail is \$300,000. So there is a significant difference there.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I would now call on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Atkinson, you said in response to an earlier question that you may not necessarily agree with the current grain handling configuration, having regard to the fact that over the last 20 years or so the number of primary licensed elevators has been reduced by some 44% or 45%. In your view, has that rationalization occurred too quickly? Is it too great, or do you believe there is room for further rationalization? What sort of configuration do you believe would be the best configuration in terms of primary elevators and other

[Translation]

comprendre l'émotion qui s'est manifestée à l'occasion de certaines présentations, mais je pense que les personnes qui font des présentations ici ont des observations et une participation au moins aussi valables sur le travail de ce comité pour déterminer ce qui devrait arriver au projet de loi C-155.

La question que je voudrais poser s'adresse à M. Long. Il a soulevé quelque chose dont on ne parle pas souvent, soit l'effet que le projet de loi C-155 aurait sur le réseau routier en Saskatchewan. Si vous examinez les paiements qui vont aux agriculteurs, si vous examinez les taux variables, si vous examinez les possibilités d'abandon de voies ferrées, si vous considérez la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau lui-même, il y aurait certainement beaucoup de raisons pour faire le transport par camion plutôt que par chemin de fer, ce qui constituerait à mon avis un moyen beaucoup plus efficace de transporter nos céréales. Je me demandais si M. Long pourrait nous indiquer, en dollars, ce qu'il en coûte pour entretenir un mille de voies ferrées en comparaison de l'entretien d'une mille de route asphaltée.

M. Long: Merci, monsieur le président. J'ai ici quelques chiffres auxquels j'avais accès à titre de ministre responsable du réseau routier.

Pour maintenir en Saskatchewan le type de réseau routier qui m'intéresse il en coûterait environ \$600 du mille par année. J'ai essayé de trouver des chiffres qui pourraient m'indiquer ce qu'il en coûte pour l'entretien d'un tronçon de voie ferrée de un mille. Il semble qu'il en coûterait \$3 000 du mille. J'ai examiné de plus près ces chiffres et découvert que les compagnies ferroviaires ont inclus dans ce \$3000 du mille, le coût de l'argent investi dans ce mille de voie ferrée, le coût de l'investissement était inclus dans ce coût, c'est-à-dire l'intérêt qu'aurait rapporté, s'il avait été placé à la banque, le \$300 000 dépensé pour la construction de ce mille de voie ferrée.

Il est donc très difficile d'établir une comparaison. En ce qui a trait au réseau routier, c'est environ \$600 par mille. Pour les voies ferrées, c'est \$3 000; mais il ne faut pas oublier qu'elles ont inclus dans ce montant le coût d'investissement. À mon avis, elles ont encore une fois jonglé avec les chiffres.

En Saskatchewan, pour construire un mille d'autoroute, le nec plus ultra, en fait d'autoroute, il en coûte %350 000; pour construire un mille de voie ferrée il en coûte \$300 000. La différence est donc d'importance.

Le vice-président: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Atkinson vous avez dit précédemment, en réponse à une question, que vous n'étiez pas nécessairement d'accord au sujet de la structure actuelle en matière de manutention des céréales, en raison du fait que depuis quelque 20 ans, le nombre de silos de collecte autorisés a diminué de 44 à 45 p. 100. A votre avis, la rationalisation s'est-elle opérée trop rapidement? A-t-elle été trop poussée ou croyez-vous qu'il aurait lieu de la poursuivre? Quelle sorte de structure serait à votre avis préférable quant au nombre de

[Texte]

complementary facilities to meet the needs over the next decade?

The Vice-Chairman: Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson: Mr. Mazankowski, I trust I did not say I necessarily agreed, because it is not a question of agreeing. The question is in terms of the current configuration. I agree with the current configuration; the qualification on it is that there are some locations over time that could be consolidated with other locations close by.

My rule of thumb, if you were to ask me that question of how far a farmer should have to haul as the most desirable scenario, would be a round trip of not more than 30 miles. When you move beyond that, you begin to look at larger investments in trucks and time. Then you have to begin to look at the concentration of delivery and the logistics of moving that grain into elevators, and you can have very, very long line-ups. So my qualification on it is that it is a minimum change.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just one further supplementary.

Mr. Atkinson, I sense in your remarks that you agree that more money is required to provide for the transportation services for moving grain. How much, and who should pay? I wonder if you would comment on the proposed freight rate structure as you see it in the bill, and if you would comment as to your views as regards the level of losses that are supposedly incurred by the railroads.

The Vice-Chairman: Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson: Mr. Mazankowski, having examined the Snavely costing formula, and bearing in mind that even Mr. Snavely, notwithstanding conversation or consultation with the Canadian Transport Commission and the Canadian Transport Commission's consultation with the railways . . . Neither the government nor Mr. Snavely had actual access to the actual books of either railway. Therefore I am not in a position—because I have not had access to the railways' books either—to give you documentary and specific judgments on their losses.

However, knowing a little bit about some things, it is my view—and I think his eminence, if I may put it that way, Justice Hall, speaking before this committee, stated—that when you include the branch line subsidies that have been paid to the railways, of which not one dime has gone back into maintenance, the railways have been fully compensated for the grain. Therefore I have to consider they have not lost a dime; as a matter of fact, they have made money. I do not believe the railways have in fact lost money.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is an interesting comment; I think it is pretty fundamental. Mr. Atkinson contends that the railways are not losing money moving grain

[Traduction]

silos de collecte et aux autres installations complémentaires qui seraient nécessaires pour répondre à la demande au cours de la prochaine décennie?

Le vice-président: Monsieur Atkinson.

M. Atkinson: Monsieur Mazankowski, je crois ne pas avoir dit que je serais nécessairement d'accord, parce qu'il ne s'agit pas d'être d'accord, parce qu'il ne s'agit pas d'être d'accord. La question se pose en termes de structure. Je suis d'accord concernant la structure actuelle; la nuance réside dans le fait que certaines installations devraient éventuellement être fusionnées avec d'autres installations avoisinantes.

Si vous deviez me demander quelle serait, dans la meilleure des hypothèses, la distance qu'un fermier devrait parcourir pour transporter ses céréales, je répondrais de façon empirique, un voyage d'environ 30 milles aller-retour. Au-delà de cette distance, il faut songer à investissements plus importants en matière de camionnage et de temps, ce qui signifie inévitablement la concentration des livraisons et des moyens logistiques pour amener ces céréales aux silos, et vous vous retrouvez avec de très longues files d'attente. Je dirais donc qu'il s'agit-là d'un changement minimum.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose.

Monsieur Atkinson, je retiens de vos commentaires que vous croyez également qu'on aura besoin de plus d'argent pour améliorer le service de transport des céréales. Il en faudra combien, et qui devra payer? Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des tarifs-marchandises proposés dans le projet de loi et quelle est votre opinion concernant les pertes présumées que devront subir les compagnies ferroviaires?

Le vice-président: Monsieur Atkinson.

M. Atkinson: Après avoir examiné la formule Snavely pour l'établissement du prix de revient et compte tenu du fait que même M. Snavely, malgré nos conversations ou nos consultations avec la Commission canadienne des transports ou les consultations entre la Commission canadienne des transports et les compagnies ferroviaires . . . Ni le gouvernement ni M. Snavely n'ont eu effectivement accès aux livres de l'une ou l'autre des compagnies ferroviaires. Par conséquent, je ne suis pas en mesure—parce que je n'ai pas, non plus, accès aux livres des compagnies ferroviaires—de poser un jugement précis et documenté sur leurs pertes.

Cependant, car j'ai tout de même quelque expérience dans ce domaine, je suis d'avis, et comme l'a dit je crois l'honorable Juge Hall lorsqu'il s'adressait à notre Comité—que si l'on prend en compte les subventions pour les voies de service qui ont été versées aux compagnies ferroviaires et dont pas un sou n'a été appliqué à l'entretien, ces dernières ont été largement compensées pour le transport des céréales. Je dois donc en conclure qu'elles n'ont pas perdu d'argent; en fait elles en ont gagné. Je ne crois pas effectivement que les compagnies ferroviaires aient accusé des pertes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est là une observation intéressante; c'est même une donnée essentielle. M. Atkinson soutient que les compagnies ferroviaires ne

[Text]

at the present time. I think that is important for the committee. I hope Mr. Atkinson can give the committee some evidence and some information that would substantiate that. I think it is very pertinent to the work of this committee.

Mr. Atkinson: Mr. Mazankowski, my statement included the subsidies that have been paid to the railways on the branch lines.

I suppose another contention that I would make before this committee is that the Penn Central at one time applied to abandon their coal operation in the United States. The American equivalent of the Canadian CTC examined the question and discovered that if they were to eliminate the coal from their operations, the whole operation would collapse.

So I am arguing that to have a large movement of grain and the resulting revenues to the producers, it creates other kinds of economic activity that the producers contribute to railway financing or railway revenues. In that sense, I think my contention is quite valid.

I would like to make this observation: In 1982, despite the fact that Canadian Pacific's cargo declined by 16%—their overall movement of goods—and despite the fact that grain movement increased from 24 million to about 27 million metric tonnes, the Canadian Pacific's net return—and that is their control of the accounting in their books—Canadian Pacific's net return only declined by about \$7 million.

Now, if their contention is that they are losing money on the operation of the grain haul, it should mean that every tonne of grain or bushel of grain additional that they haul should create a very negative impact on their cashflow and should show up in greater measure in their final financial statement.

I think that would be my response. I know that would be my response.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Wright, the question was not addressed to you, but I will give you the discretion of making your final remark. We are running behind schedule, and group four is waiting to be called to the table.

Mr. A. Wright: Thank you, Mr. Chairman; I will be very brief.

We have a neighbour who has a conscience. Her father-in-law is an old man now, but he has many shares in CPR. He is not able to do his own books; his daughter-in-law does the books for him. As I said, she has a conscience. When I suggested to her that CP Rail has never lost money hauling grain, she said I was right. In the worst three months of 1982—the worst year CPR ever had—they made a profit of \$35 million. Where in the world are they losing all the money?

[Translation]

perdent pas d'argent à l'heure actuelle pour le transport des céréales. Je crois que c'est là une déclaration importante pour le Comité. J'espère que M. Atkinson pourra nous soumettre des preuves ou des renseignements à l'appui de sa déclaration. Cela revêt une grande importance pour les travaux de notre Comité.

M. Atkinson: Monsieur Mazankowski, dans ma déclaration j'inclurais les subventions versées aux compagnies ferroviaires pour les voies de service.

J'aurais une autre affirmation à faire devant ce Comité, la société Penn Central a déjà demandé la permission d'abandonner ses opérations dans le transport du charbon aux États-Unis. Le pendant américain de la Commission canadienne des transports a étudié la question et découvert que s'ils abandonnaient les opérations dans le secteur du charbon, toute leur structure d'exploitation s'effondrerait.

Je soutiens donc que le transport des céréales sur une grande échelle et les revenus qui en découlent pour les producteurs génèrent d'autres types d'activités économiques et que les producteurs contribuent au financement ou aux bénéfices des compagnies ferroviaires. En ce sens, je crois que mon affirmation est assez valable.

J'aimerais ajouter ceci: en 1982, en dépit du fait que l'activité du Canadien Pacifique dans le transport des marchandises avait diminué de 16 p. 100—sur l'ensemble de leurs activités reliées au transport des marchandises—and en dépit du fait que le volume de céréales transportées était passé de 24 millions à 27 millions de tonnes métriques, les bénéfices nets du Pacifique Canadien—and compte tenu du fait qu'ils sont seuls à exercer un contrôle sur leur comptabilité—les bénéfices nets du Canadien Pacifique n'avaient diminué que d'environ \$7 millions.

Maintenant, puisqu'ils affirment qu'ils perdent de l'argent sur le transport des céréales, cela devrait signifier que chaque tonne de céréales ou céboisseau de céréales additionnel qu'ils transportent devrait avoir un impact très négatif sur leurs liquidités et se refléter de façon beaucoup plus marquée dans leurs états financiers.

Je crois que ce serait là ma réponse. En fait c'est là ma réponse.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Monsieur Wright, la question ne s'adressait pas à vous mais je vais vous donner l'occasion de faire une dernière observation. Nous sommes déjà en retard et le quatrième groupe attend l'occasion de se présenter devant nous.

M. A. Wright: Merci, monsieur le président; je serai très bref.

Nous avons une voisine qui a une conscience. Son beau-père est un homme âgé qui possède de très nombreuses actions du CPR. Il est incapable de tenir ses livres; c'est sa belle-fille qui s'en charge pour lui. Comme je l'ai déjà mentionné, elle a une conscience. Lorsque je lui ai dit que la compagnie Canadien Pacifique n'avait jamais perdu d'argent dans le transport des céréales, elle a dit que j'avais raison. Au cours des trois plus mauvais mois de 1982—la pire année qu'a jamais connue le

[Texte]

[Traduction]

CPR—ils ont réalisé un profit de 35 millions de dollars. Où donc perdent-ils tout cet argent?

• 1315

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mrs. Krug, please.

Ms Krug: Yes, I am sorry to interrupt.

The Vice-Chairman: I want to give the lady the last word.

Ms Krug: I am wondering if Mr. Ostiguy would accept an alternate answer to the question he asked previously regarding whether a small farmer or a larger farmer would suffer more. May I give a brief answer?

The Vice-Chairman: Yes. Proceed, Mrs. Krug.

Ms Krug: It seems to me that the small farmer would be the one at a disadvantage, for three reasons. One is, if you accept the crumbs under the table, and if you use other people's machinery after it is worn out, it costs you a lot. The taxation system is in favour of the larger operator—one who buys new machinery and is able to have depreciation declared on the income tax. Also, the larger farmer has access to volume discounts which, rightly or wrongly—and I think wrongly—exist in our culture.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I want to thank all the witnesses for having appeared here today. We appreciate your input. We accept your briefs. The members of the committee are more informed than when they came. They will take that with them when they return for deliberations when the committee is back at its base in Ottawa. Thank you very much.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, may I beg the indulgence of the committee for a moment in terms of tendering my exhibits?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Atkinson: And with my tendering of the exhibit, I would like to refer you to a book that has been produced on the history of western Canada. It is a result of a class of people who were very productive and were displaced by the settlement of agriculture. It is called *One and One-Half Men*, by Murray Dobbins. It has to do with the Métis and half-breeds, and how that group was dispossessed and disappeared.

And I would submit to you that this bill, in its intent, if applied, will have the same impact on the farmers of western Canada—indeed, on all of Canada. Louis Riel's name has been referred to a few times. May I say had we followed Louis Riel's advice, we would have required half the railway line, half the power line, half the roadways that we now service in this country. So maybe some of those people who are speaking have great wisdom, as Louis Riel had in those days.

The Vice-Chairman: Thank you. We will accept the tabling of your document.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Mme Krug: s'il vous plaît.

Mme Krug: Oui, je regrette d'interrompre l'exposé.

Le vice-président: Je veux donner la parole à madame pour terminer.

Mme Krug: Je me demande si M. Ostiguy accepterait une autre réponse à la question qu'il a précédemment posée relativement à savoir qui du petit ou du gros agriculteur souffrirait le plus. Puis-je donner une réponse brève?

Le vice-président: Oui, poursuivez, madame Krug.

Mme Krug: Le petit agriculteur, me semble-t-il, serait celui qui serait défavorisé, et cela pour trois raisons. D'abord, si vous vous contentez des miettes ou si vous utilisez la machinerie des autres une fois qu'elle est usée, il vous en coûte beaucoup. Le régime d'imposition favorise le gros exploitant—celui qui achète de la nouvelle machinerie et qui peut l'amortir pour fins d'impôt. Aussi, le gros producteur peut bénéficier de ristournes dont, à tort ou à raison—and je crois à tort—la pratique est acceptée dans notre société.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Je remercie tous ceux qui ont témoigné aujourd'hui. Nous apprécions vos interventions et recevons vos exposés. Les membres du comité sont mieux renseignés qu'à leur arrivée. Ils emporteront ces renseignements avec eux lorsque le moment sera venu pour eux de délibérer quand le comité sera de retour à Ottawa. Merci beaucoup.

M. Atkinson: Monsieur le président, puis-je faire appel à l'indulgence du comité un moment pour pouvoir poursuivre la présentation de mes pièces.

Le vice-président: Oui.

M. Atkinson: J'aimerais donc vous citer un livre écrit sur l'histoire de l'Ouest canadien. Il s'agit d'une catégorie de gens très productifs que la colonisation a chassés de leurs terres. Le livre s'intitule *One and One-Half Men*, de Murray Dobbins. Il traite des Métis et de la façon dont ce groupe a dépossédé et dont il a disparu.

Et je vous fais remarquer que ce projet de loi, s'il est appliqué, aura essentiellement le même impact sur les producteurs de l'Ouest canadien—and, en fait, sur tout le Canada. On a prononcé plusieurs fois le nom de Louis Riel. Je dis que si nous avions suivi le conseil de Louis Riel, nous aurions exigé la moitié des voies ferrées, des lignes de transmission électrique et des routes que nous desservons présentement dans ce pays. Il est donc possible que certaines des personnes qui parlent ont beaucoup de sagesse, comme pouvait en avoir Louis Riel à l'époque.

Le vice-président: Merci. Nous accepterons le dépôt de votre document.

[Text]

[Translation]

• 1320

I would like to call the following witnesses: Mr. Bob Bullock of Maidstone, Saskatchewan; Mr. John Wood of Pense, Saskatchewan; Mr. Greg Martin of Herschel, Saskatchewan; Mr. Bob Gilmour of Carrot River, Saskatchewan; Mr. Boyd Anderson of Fir Mountain, Saskatchewan; Mr. Ted Strain of North Battleford—I am not sure if I am pronouncing this one correctly, forgive me if I am wrong, but Mr. Rici Liknaitzky, Lloydminster, Saskatchewan. We have also a joint presentation by Mr. Leo Kurtenbach of Cudworth, Saskatchewan and Leta Atkinson. We promised to reserve a seat for Mrs. Atkinson next to Mr. Kurtenbach. So now this is the group and if you will identify yourselves, the Chairman will take over.

The Chairman: Welcome, lady and gentlemen. We will follow the same procedure and will start from my right. I would ask the first gentleman to identify himself and proceed to make his statement.

Mr. Leo F. Kurtenbach (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman. I think there was a little misunderstanding. Leta Atkinson will present the brief. I am here to support her.

Mrs. Leta Atkinson (Individual Presentation): I would like to ask that I be given a minute warning prior to having my speech cut off. I have a 20-minute speech here representing the people in NFU Local 647. I have tried to summarize it to 5 minutes and I would appreciate a verbal notification of 1 minute.

The Chairman: Fine. I will notify you and, of course, your full brief will be appended to the proceedings of the committee.

Mrs. Atkinson: Right. Thank you very much.

We appreciate this opportunity to communicate directly with this committee to articulate our thoughts and feelings on the proposed changes to the Crow's Nest Pass freight rates. We have similar protests as to time strategy and geography of these hearings as other people have mentioned. The federal government's tactics are understood by the people we represent, but they will never be forgotten nor forgiven.

Local 647 contains 852 permit-book holders. Under Mr. Pepin's plan the loss to our community would be \$8,807 million, or roughly \$3,800 per farm.

Some history: in recent years a common method has been manufactured by the rail companies, coal associations, and some grain trade interests, aided and abetted by the bureaucrats in Transport Canada, that unless the Crow is killed and the rates jacked up dramatically we cannot have railway capacity. This misconception began with Otto Lang and it has been carried on by each succeeding Minister of Transport,

J'invite les témoins suivants à prendre la parole à tour de rôle: M. Bob Bullock de Maidstone (Saskatchewan); M. John Wood de Pense (Saskatchewan); M. Greg Martin de Herschel (Saskatchewan); M. Bob Gilmour de Carrot River (Saskatchewan); M. Boyd Anderson de Fir Mountain (Saskatchewan); M. Ted Strain de North Battleford, je ne suis pas sûr de bien prononcer ce nom, mais, si je fais erreur, je vous prie de m'en excuser, M. Rici Liknaitzky de Lloydminster (Saskatchewan). Deux personnes ont demandé de témoigner ensemble; il s'agit de M. Leo Kurtenbach de Cudworth (Saskatchewan) et de Leta Atkinson. Nous avons promis de réserver le fauteuil voisin de celui de M. Kurtenbach pour Mme Atkinson. Voilà le groupe de témoins; si vous voulez vous identifier, je vais remettre la parole au président.

Le président: Bienvenue, madame et messieurs. Nous allons procéder de la même façon en commençant par la droite. J'invite le premier témoin à s'identifier et à prendre la parole.

M. Leo F. Kurtenbach (présentation individuelle): Merci, monsieur le président. Je crois qu'il y a eu un petit malentendu. L'exposé sera présenté par Leta Atkinson. Je suis ici pour l'appuyer.

Mme Leta Atkinson (présentation individuelle): J'aimerais que l'on m'avertisse une minute avant la fin du temps qui m'est réservé. J'ai un exposé de 20 minutes à faire au nom des membres de la section locale 647 du Syndicat national des cultivateurs. J'ai tenté d'abréger mon exposé à cinq minutes et j'aimerais être informée de vive voix lorsqu'il ne restera qu'une minute.

Le président: Oui, je vous le dirai le moment venu et, bien sûr, votre mémoire complet sera annexé au compte rendu des délibérations du Comité.

Mme Atkinson: C'est bien, je vous remercie.

Nous sommes reconnaissants aux membres de ce Comité de nous avoir donné l'occasion de témoigner devant eux pour leur faire connaître nos vues et nos impressions au sujet des changements proposés au tarif de transport du Nid-de-Corbeau. Nous avons des objections semblables à celles qui ont été soulevées par d'autres témoins pour ce qui est du calendrier et de l'itinéraire de ces séances. Les tactiques du gouvernement fédéral sont bien connues de nos membres qui ne les oublieront ni les pardonneront jamais.

La section locale 647 regroupe 852 détenteurs de permis. Le plan proposé par M. Pepin entraînerait une perte de 8,807 millions de dollars pour notre collectivité, soit environ 3,800 dollars par ferme.

Une brève récapitulation des événements: au cours des dernières années, il y a eu un mouvement de concertation des sociétés ferroviaires, des sociétés de charbon et de certains organismes de commercialisation du grain, appuyé par les technocrates du ministère des Transports, visant à faire croire que la capacité de transport ferroviaire ne pourrait être accrue sans la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau et l'établissement de taux nettement plus élevés. Cette conception erronée a

[Texte]

through media manipulation and deceptive advertising: e.g., "The Crow Goes Without a Flap!"

We are not arguing that the construction and capacity is an inexpensive undertaking in Canada. For example, the wilderness areas between Thunder Bay and Sudbury, Ontario . . .

The Chairman: Mrs. Atkinson, could I ask you to slow down just a little bit in your reading, because the interpreter . . .

Mrs. Atkinson: I am trying to get it all in.

The Chairman: The interpreters cannot follow you.

Mrs. Atkinson: Where was I? Page 5—the wilderness areas between Thunder Bay and Sudbury, Ontario—a distance of 800 miles through rock, water and forest, or the mountainous regions of B.C. These areas justify public investment and expenditure in railways and are as consistent in 1983 as was public investment in railways in 1881, provided, however, that such money is invested by the Government of Canada on the basis of equity. What self-respecting businessman would give \$3.7 billion as proposed by Pepin without equity?

To make the struggle for survival on a family farm a little more personal, we have enclosed in the briefs in front of you a copy of my 1982 income tax form. The figure indicates a loss of \$5,298. Now, this is incorrect, because my partner on the farm, my husband, has a similar income tax form. That would make it a \$12,000 loss. At the time both my husband and I had off-farm incomes. Since then I have been laid off, and with professional training and 11 years of work experience I have been unable to find employment. Those are not just figures and statistics. That is about two young farmers trying to survive in today's economy. If you can find another corner to cut I would be more than appreciative to hear of it.

To get away a little bit from my brief, I would like to mention the squeeze that farmers are going under right now. What we are actually doing is that we are mining our land. It is not an eternally renewable resource. We have to watch what we are doing. And the more we squeeze, the more we are mishandling our land. If we are expected to feed the people of the nation and of the world, we cannot be put under the squeeze that we are presently under, let alone hearing talk about squeezing us more.

To be brief and to the point, many, if not most, of my neighbours are in the same boat and, to coin a phrase, you cannot get blood out of a stone. Yet that is exactly what Pepin's plan is trying to do.

Some important considerations relative to competing grain exporters are as follows: In the United States, which I use

[Traduction]

cours depuis le passage d'Otto Lang aux Transports et tous ses successeurs l'ont entérinée, par la manipulation des medias et la publicité frauduleuse, par exemple, «Le tarif du Nid-de-Corbeau sera aboli sans difficulté».

Nous ne prétendons pas que la construction et l'accroissement de la capacité constituent un projet peu coûteux pour le Canada. Par exemple, les régions sauvages situées entre Thunder Bay et Sudbury en Ontario . . .

Le président: Madame Atkinson, pourrais-je vous demander de lire un peu plus lentement parce que l'interprète . . .

Mme Atkinson: J'essaie de tout dire.

Le président: Les interprètes ne peuvent vous suivre.

Mme Atkinson: Où en étais-je? Page 5, les régions sauvages situées entre Thunder Bay et Sudbury en Ontario, soit une distance de 800 milles dont le parcours est jonché de pierres, d'eau et d'arbres, ou les régions montagneuses de la Colombie-Britannique, où l'investissement et l'utilisation des fonds publics pour la construction de chemins de fer sont justifiés en 1983 autant que l'était l'investissement de fonds publics dans les chemins de fer en 1881, pourvu que ces fonds soient investis par le gouvernement du Canada pour des raisons d'équité. Quel homme d'affaires qui se respecte ferait un don gratuit de 3,7 milliards comme le propose M. Pepin?

Pour vous sensibiliser davantage à la lutte pour la survie que représente l'exploitation d'une ferme familiale, nous avons annexé aux mémoires que vous avez devant vous une copie de ma déclaration de revenus de 1982. Le document fait état d'une perte de 5,298 dollars. Ce montant n'est pas exact toutefois parce que mon associé, mon époux, a présenté une déclaration semblable. Il s'agit donc d'une perte de revenu de 12,000 dollars. À ce moment-là, mon époux et moi avions d'autres revenus que notre revenu agricole. Depuis lors, j'ai été congédiée et, en dépit d'une formation professionnelle et de 11 années d'expérience, j'ai été incapable de me trouver du travail. Ce n'est pas une simple question de chiffres et de statistiques. Il s'agit de deux jeunes agriculteurs qui cherchent à survivre dans la conjoncture économique actuelle. Si vous pouvez me proposer d'autres moyens de réduire notre train de vie, je serai très heureuse de les entendre.

Si vous me permettez de m'éloigner quelque peu des propos de mon mémoire, j'aimerais attirer votre attention sur les difficultés que connaissent actuellement les agriculteurs. Nous sommes actuellement en train d'épuiser nos terres. Il ne s'agit pas d'une ressource renouvelable à perpétuité. Nous devons être vigilents. Plus nous forçons nos terres à produire, plus nous en abusons. Si nous devons alimenter les habitants du pays et du monde, nous ne pouvons être assujettis aux pressions qui s'exercent actuellement sur nous, et encore moins aux pressions qu'on se propose de nous faire subir.

Bref, bon nombre de nos voisins, sinon la plupart, sont dans la même situation que nous et, pour employer une expression courante, on ne peut tondre un oeuf. Or, c'est exactement ce que M. Pepin veut faire.

Voici quelques considérations importantes au sujet de la concurrence entre les exportateurs de grains. Aux États-Unis,

[Text]

because it is our biggest competitor, the American waterway system is almost entirely financed from public funds. The Mississippi waterways are its tributary—the Platte and Columbia systems. These waterways represent to U.S. grain producers the equivalent of our statutory rate. They have an important additional competitive advantage to preferred rates not only on grain for export, but on materials and goods used in grain production.

This proposal will render Canadian grain producers non-competitive in the international market. At a minimum level it will bankrupt thousands of farm families. Given my own personal experience with unemployment—and double-digit unemployment to boot—what does the government propose to do with us?

Let us be clear in what these proposals mean, and I am talking about—"Double 80", "50:50", or whatever way you want to talk about it. It means a massive transfer of capital from the grain producers to the railway companies and, eventually, to the international resource companies.

The Chairman: One minute.

Mrs. Atkinson: I would just like to note we reject Bill C-155, and the grounds are stated in my brief. We have recommendations. If you question the validity of the recommendations, then we suggest you hold a referendum. You have already thrown good money after bad having these hearings, the Hall commission—any number of commissions. We also have some questions. I would ask you to find the answers, and I will be expecting to report back to my committee at some time in the future.

In summary, we realize this brief is strongly worded, as was our intention. This was done to convey to committee members in no uncertain terms that they hold the ripcord to our future. Farmers historically are a unique group of people. One characteristic that sets them apart from many is their optimistic attitude. The Prairies are often referred to as "next year country". Next year we will have more grain; next year we will not have as many breakdowns; next year all my cows will live and, next year, Dick and I will not lose as much money.

It is with this same optimism that we feel justice will prevail and the democratic process will produce the only correct stand on this issue—that of maintaining the Crow and increasing capacity. This can only be achieved through that specific recommendation from this committee.

[Translation]

exemple que j'utilise parce qu'il s'agit de notre principal concurrent, le réseau fluvial américain est presque entièrement financé par les fonds publics. Le réseau du Mississippi est composé de ses affluents, le Platte et le Columbia. Pour les producteurs de grains américains, ces voies navigables sont l'équivalent de notre tarif statutaire. Ces producteurs bénéficient d'un important avantage supplémentaire sous forme de taux préférentiels non seulement pour le grain destiné à l'exportation mais aussi pour le matériel et les biens servant à la production du grain.

Si ce projet de loi est adopté, les producteurs canadiens de grains seront incapables de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux ou, tout au moins, des milliers d'exploitations agricoles seront poussées à la faillite. Compte tenu de mon expérience personnelle du chômage et du fait que le taux de chômage est supérieur à 10 p. 100, quelles sont les intentions du gouvernement à notre égard?

Il faut examiner franchement les conséquences des mesures proposées, je parle ici de la formule du «double 80» de la formule «50-50» ou quelle que soit l'appellation utilisée. Ce projet de loi entraînera un transfert de fonds considérables des producteurs de grains aux sociétés ferroviaires et, éventuellement, aux sociétés internationales d'exploitation des ressources.

Le président: Il vous reste une minute.

Mme Atkinson: Je voudrais vous signaler que nous nous opposons au projet de loi C-155 pour les raisons qui sont exposées dans mon mémoire. Nous formulons des recommandations. Si vous doutez de la validité des recommandations, nous vous proposons d'avoir recours à un référendum. Vous avez déjà gaspillé des fonds considérables pour ces séances, la Commission Hall et de nombreuses autres commissions. Nous avons aussi des questions à poser. Je vous demande de trouver des réponses et j'ai l'intention d'en rendre compte à mon comité à une date ultérieure.

Bref, nous savons que les propos de notre mémoire sont exprimés franchement, c'était notre intention. Nous nous sommes exprimés ainsi pour bien faire savoir aux membres du Comité qu'ils ont notre avenir en mains. Les agriculteurs ont toujours constitué un groupe unique. Une de leurs caractéristiques est leur attitude optimiste. Les provinces des Prairies sont souvent qualifiées de «pays de l'an prochain». L'an prochain, nous aurons plus de grain; l'an prochain, nous n'aurons pas beaucoup de difficultés; l'an prochain, aucune de mes vaches ne mourra et, l'an prochain, Dick et moi ne perdrions pas beaucoup d'argent.

C'est en raison de ce même optimisme que nous croyons que la justice prévaudra et que le processus démocratique permettra d'en arriver à la seule position acceptable à ce sujet, soit le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau et l'accroissement de la capacité. La seule façon d'y arriver est que le Comité formule une recommandation précise à ce sujet.

[Texte]

tion for Mr. Dionne. Early this summer it was learned from Mr. Dionne's office that due to his busy schedule he was only able to leave the rigours of his duty to enjoy one day of fishing.

As many of us share your source of relaxation, when time allows as well, we are presenting you with a fishing pole. This particular pole was a gift several years ago to one of our members, but to date has not been used. We give you this pole with the wish that you put it to good practical use, as we are good practical people, at the earliest opportunity.

It is also the wish of Local 647 that we in turn be allowed to continue living as productive citizens, where in legislation forever indeed means forever.

The Chairman: Thank you, Mrs. Atkinson. This is quite unexpected . . .

Mrs. Atkinson: We just keep coming back.

The Chairman: —thank you very much.

An hon. Member: Order, no demonstrations.

An hon. Member: You approve of those kinds of demonstrations.

The Chairman: I will use it. But I might just add that I seldom do more than one or two days of fishing in a year, either. I do like to get out, however, and see if I can get a Miramichi salmon once a year. I did not succeed.

Thank you very much.

The next gentleman, please. Is it Mr. Liknaitzky?

Mr. Greg Martin (Individual Presentation): Mr. Chairman, members of the House of Commons Transportation Committee, my name is Greg Martin of Herschel, Saskatchewan. My wife Karen and I, along with our three small children, have a straight grain farm 10 miles north-east of Herschel, Saskatchewan. We are very interested in helping to plan and pay for a small part of the upgrading that our transportation system needs. Without a new transportation bill now, our children will be denied access to the world markets and a source of income.

We would like to see immediate action in regard to settling the Crow freight rate issue, so that when the rest of the Canadian economy gets back on stream, the farm products will not be shoved off the rails. I would like to state some of the reasons I am willing to pay a little more to transport my grain, even though I have been able to deliver most of my grain in the past 16 years. I do not believe the rail system, especially the viable branch lines, will be upgraded if farmers do not show an interest in paying part of the cost. Eastern Canadians will have a better understanding of the Crow shortfall payments if western farmers pay a little more. We realize as Canadians that there have to be ongoing changes if we are going to make Canada a better country to live in.

[Traduction]

situation, nous avons quelque chose à présenter à M. Dionne. Au début de l'été, nous avons appris du bureau de M. Dionne qu'à cause de son horaire chargé il a pu laisser son travail de côté seulement une journée pour aller à la pêche.

Comme un grand nombre d'entre nous s'adonnent également à cette activité de détente quand le travail le permet, nous vous présentons une canne à pêche. Cette canne a été reçue en cadeau par un de nos membres il y a plusieurs années, mais elle n'a pas encore été utilisée. Nous vous donnons cette canne à pêche dans l'espoir qu'elle vous sera très pratique, étant donné que nous sommes des gens bien pratiques.

La Section 647 souhaite également qu'on permette à ses membres de continuer d'être des citoyens productifs et que, dans la législation, toujours signifie toujours.

Le président: Merci, madame Atkinson. C'est tout à fait inattendu . . .

Mme Atkinson: Nous revenons toujours à la charge.

Le président: . . . merci beaucoup.

Une voix: À l'ordre, pas de démonstrations.

Une voix: Vous approuvez ce genre de démonstration.

Le président: Je vais l'utiliser. Mais j'ajouterais toutefois qu'il est rare que j'aillle à la pêche plus d'une journée ou deux par année. Mais j'aime voir si je peux pêcher un saumon Miramichi une fois par année. Je n'ai pas réussi.

Merci beaucoup.

Le prochain témoin, s'il vous plaît. Est-ce que c'est M. Liknaitzky?

M. Greg Martin (présentation individuelle): Monsieur le président, membres du Comité des transports de la Chambre des communes, je suis Greg Martin de Herschel, Saskatchewan. Mon épouse Karen et moi et nos trois enfants cultivons des céréales à 10 milles au nord-est de Herschel, en Saskatchewan. Nous sommes très intéressés à aider à planifier les améliorations dont notre système de transport a besoin et à en payer une petite partie. Sans une nouvelle loi des transports, nos enfants n'auront pas accès aux marchés mondiaux et à une source de revenu.

Nous aimerais que des mesures immédiates soient prises pour régler le problème du tarif du Nid-de-Corbeau pour que, quand le reste de l'économie canadienne se remettra en marche, les produits agricoles se remettent sur les rails. Je voudrais mentionner quelques-unes des raisons pour lesquelles je suis prêt à payer un peu plus pour transporter mes céréales, même si j'ai pu en livrer la plus grande partie au cours des 16 dernières années. Je ne crois pas que le réseau ferroviaire, surtout les lignes secondaires viables, ne sera amélioré si les cultivateurs ne se montrent pas intéressés à payer une partie des coûts. Les Canadiens de l'Est comprendront mieux les subventions du Nid-de-Corbeau si les cultivateurs de l'Ouest paient un peu plus. En tant que Canadiens, nous nous rendons compte qu'il doit y avoir des changements continuels si nous voulons faire du Canada un meilleur pays.

[Text]

Some points to include in the legislation: the legislation should most definitely have a safety net built into it. Seven per cent of the farm gate price for grain, for transportation, would be manageable. I do not agree with the 31.1 million tonne cap. That could encourage farmers to stop trying for higher yields. The legislation should encourage the railroads and companies to continue to increase the elevator car spots, so that we can keep the equal-rate-for-equal-distance structure in statute.

Something in the legislation to encourage competition between the railroads would be beneficial. I am not suggesting they should not work together in times of natural disasters, or in trading branch lines, where necessary.

Method of payment: I will leave this to the elected officials, as long as they leave the door open for economic development in western Canada, in both the livestock and grain industry.

In closing, I would like to think of myself as one of the silent majority that really does not want to pay any more but does realize we must, to get on with the job at hand. Hopefully, this time we will upgrade as needed, not stop for 30 years.

Thank you for your time and attention. Remember that I believe the majority of Canadian farmers can and will pay a little more for a system that will transport their grain in an efficient and regular manner.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Martin.

Our next intervenor is Mr. Gilmour.

Mr. R.L. Gilmour (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman, and gentlemen.

I thank you for the opportunity to be here today. I farm in northeastern Saskatchewan, about 250 miles from here. I am a private individual; for the record, I am not paid by Cargill to come here. As a matter of interest, I sold no grain to Cargill in the previous crop year.

If my address appears a little rough around the edges, I apologize. I unfortunately have no research staff, I have no expense account and I have no time to sit in a quiet office and prepare for these things. My work week runs at about 60 hours a week at the present time, and it will get heavier.

I get a little disturbed when I see some people wish to put all of the ills of western society and western agriculture and Canadian economy and society all on the backs of changing the Crow rate and all the terrible things that are going to happen. I am a little surprised no one has suggested that a couple of other issues that will be affected by this are herpes and the war in Lebanon, but they missed those two, I guess.

I think we are also confusing something here. We are confusing transportation with welfare, and trying to carry the whole load of the problems in western agriculture on the back of transportation. We are letting a short-term cashflow, which

[Translation]

Voici quelques points que la loi devrait inclure: la loi doit absolument prévoir un coussin de sécurité. Sept p. 100 du prix des céréales à la ferme serait acceptable pour le transport. Je ne suis pas d'accord avec la limite de 31.1 millions de tonnes. Cela peut décourager les cultivateurs d'essayer d'augmenter leur production. La loi devrait encourager les sociétés ferroviaires et les compagnies à continuer d'augmenter le nombre d'aires de stationnement de wagons près des élévateurs pour que nous puissions maintenir le principe d'un tarif égal pour une distance égale.

Il serait avantageux d'inclure dans la loi des dispositions pour encourager la concurrence entre les sociétés ferroviaires. Je ne dis pas qu'elles ne devraient pas travailler ensemble quand il y a des désastres naturels ou dans l'échange de lignes secondaires lorsqu'une collaboration est nécessaire.

Quant au mode de paiement, je laisse cette question aux représentants élus, pourvu qu'ils laissent la porte ouverte à l'essor économique de l'Ouest du Canada, tant dans l'industrie du bétail que dans celle des céréales.

Enfin, je me considère comme un membre de la majorité silencieuse, qui ne veut vraiment pas payer davantage, mais qui se rend compte qu'il le faut pour résoudre les problèmes actuels. J'espère que cette fois nous ferons les améliorations nécessaires au lieu de nous arrêter pendant 30 ans.

Merci de m'avoir accordé votre temps et votre attention. Rappelez-vous que je crois que la majorité des cultivateurs canadiens sont prêts à payer un peu plus pour un réseau qui transporteront leurs céréales d'une manière efficace et régulière.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Martin.

La prochaine intervention est celle de M. Gilmour.

M. R.L. Gilmour (présentation individuelle): Merci, monsieur le président et messieurs.

Je vous remercie de m'avoir permis de venir ici aujourd'hui. Je possède une ferme dans le nord-est de la Saskatchewan à environ 250 milles d'ici. Je suis un particulier; pour éviter toute confusion, je ne suis pas payé par Cargill pour venir ici. Je désire signaler aussi que je n'ai pas vendu de céréales à Cargill pendant la dernière année.

Si ma présentation manque un peu d'élégance, je m'en excuse. Je n'ai malheureusement pas d'équipe de recherche, on ne me verse pas des frais de représentation et je n'ai pas le temps de m'asseoir dans un bureau tranquille pour rédiger un mémoire. Ma semaine de travail est d'environ 60 heures actuellement et elle augmentera.

Je suis un peu offusqué quand je vois des gens qui veulent attribuer tous les maux de la société et de l'agriculture dans l'Ouest et les problèmes économiques et sociaux du Canada au changement du tarif du Nid-de-Corbeau, en prédisant des choses terribles. Je suis un peu surpris que personne n'ait souligné l'importance de cette question pour l'herpès et la guerre au Liban; c'est un oubli, je suppose!

Je pense aussi qu'il y a une confusion. Nous confondons le transport et le bien-être, et nous essayons d'attribuer l'ensemble des problèmes de l'agriculture dans l'Ouest au transport. Nous laissons un problème de financement à court terme qui

[Texte]

is scaring the hell out of all of us, get in the way of long-term solutions. I have sat and watched this progress, and I have seen there has been far too much garbage arrive on the scene, there are too many vested interests trying to protect their viewpoint, there are too many biased questions, and with them, biased answers. There has been too much political manoeuvring, both within the agricultural organizations and within the federal political arena also.

The first point I would make is that change must come. We cannot stay with the past. As I was preparing to come down here, my two young sons were discussing what I was doing, and one of them says, Dad is in favour of changing the rates, though I do not know why. I stuck my head around the corner, and I said, what is the price of a chocolate bar? He says, it is 40¢. I said, how would you like to be able to buy them for 10¢? He has a sweet tooth; he said, wonderful. I said, if the alternative was at 40¢ or no chocolate bars, what would you pay for a chocolate bar? And he said, I guess it would be 40¢. I think that applies to our grain transportation also.

I come from a highly productive area of the province, as high as most any area in the Prairies. Our yields in wheat can run to 60 bushels, our barley quite often runs in the 90-bushel range, oats 120 bushels. We need transportation if we are going to move any of that to market. We must sell, if we wish to survive, as our costs are probably higher than most other areas in the Prairies. We put on more fertilizer, and we use more chemical. We have no summer fallow; we continuous-crop. We very often run into what we call rough harvesting weather; we have the additional cost of combining our grain when the straw is so tough you can hardly hammer it through a combine, and you must dry quite often from 30% moisture down. So I think we live in a high-cost area. If we cannot move, we will not survive.

The second point I would like to make: we must streamline the entire system to provide a system I can afford. We must have access to all modes of transportation, not just rail. I have gone through the trouble of shipping rapeseed by truck directly to Vancouver because my rail system was failing me at the present time. In my area a regular haul to an elevator ranges from 0, outside of town, to 35 miles . . . there is no other point in behind Carrot River, Saskatchewan that you can haul to, except Carrot River. So we do not think a 20-mile to a 30-mile haul is an unusual situation. We do it with regularity.

We truck by commercial to many different points in the province when that is where the market is to take the type of grain we have. The elevator companies are protecting their vested interests—and I put it as their vested interests—which I think many times are not my vested interests.

[Traduction]

nous effraie tous entraver les solutions à long terme. Je suis le déroulement de cette controverse et je vois qu'il y a beaucoup trop de méli-mélo, qu'il y a trop d'intérêts qu'on essaie de défendre, qu'il y a trop de questions biaisées et, par conséquent, des réponses biaisées. Il y a eu trop de manœuvres politiques, tant dans les organisations agricoles que dans l'arène politique fédérale.

Le premier point que je veux souligner est qu'il faut qu'il y ait un changement. Nous ne pouvons pas rester dans le passé. Quand je me préparais à venir ici, mes deux jeunes garçons discutaient ce que je faisais et l'un d'eux a dit: «papa est en faveur de changer les tarifs, mais je ne comprends pas pourquoi». Je le regarde et je lui demande: «combien coûte une tablette de chocolat?» Il me répond 40 cents. Je lui dis: «aimerais-tu pouvoir en acheter pour 10 cents?» Il aime le sucré; il me répond que ce serait merveilleux. Enfin, je lui demande ce qu'il paierait pour une tablette de chocolat s'il fallait choisir entre 40 cents ou pas de chocolat. Il me répond: «eh bien, je paierais 40 cents». Je pense que cette anecdote s'applique aussi au transport des céréales.

Je viens d'une région très productive de la province et cette région est aussi productive que la plupart des autres régions des Prairies. Nos récoltes de blé peuvent atteindre 60 boisseaux, les récoltes d'orge atteignent souvent les 90 boisseaux et les récoltes d'avoine les 120 boisseaux. Il nous faut des transports pour acheminer ces céréales aux marchés. Nous devons vendre si nous voulons survivre, étant donné que nos coûts sont probablement plus élevés que dans la plupart des autres régions des Prairies. Nous utilisons plus d'engrais chimiques. Nous ne laissons pas de terres en jachère l'été; nous cultivons en mode continu. Nous éprouvons souvent un climat difficile pour les récoltes; nous supportons également le coût additionnel de moissonner notre grain quand la paille est tellement dure qu'il est presque impossible de la passer dans une moissonneuse et il faut très souvent faire sécher de la paille qui contient 30 p. 100 d'humidité. Je pense donc que nous habitons une région où les coûts sont élevés. Si le grain ne peut pas être transporté, nous ne survivrons pas.

Le deuxième point que je veux souligner est que le réseau doit être organisé pour que j'aie les moyens de payer les services dont j'ai besoin. Nous devons avoir accès à tous les modes de transport, non seulement au chemin de fer. J'ai dû prendre la peine d'expédier du colza par camion directement à Vancouver parce que mon système ferroviaire me faisait défaut. Dans ma région, la distance qu'une livraison ordinaire à un silo peut parcourir varie de 0 mille, à l'extérieur de la ville, à 35 milles, il n'existe pas d'autre point de livraison au-delà de Carrot River en Saskatchewan. Nous pensons donc qu'une livraison à 20 milles ou à 30 milles n'est pas un cas exceptionnel. Nous le faisons régulièrement.

Nous faisons appel à des camionneurs commerciaux pour faire des livraisons à beaucoup de points différents de la province quand c'est à ces endroits que se trouve le marché pour le genre de céréales que nous produisons. Les sociétés de silos défendent leurs intérêts, leurs propres intérêts, que je ne considère souvent pas comme les miens.

[Text]

With regard to variable rates, if we need variable rates to get a cheap system I can afford, I am in favour of them. I would like to define what I mean by "variable rates", which seems to be quite different from the way some other people define them. I say we set one distance-related rate and then any company, or any situation, that can produce a cheaper rate should be allowed to do so.

The payments to producers: I think there is no other way to solve many of the problems we have within agriculture. As a person who produces considerable amounts of barley, I must have the livestock industry, because the export market and the transportation system I have now will not handle the quantities of barley I can grow, and would like to grow.

I will not say too much about the rapeseed situation, but that is the same kind of a situation also. It strikes me as rather odd that the group of people who have shaken their fist at the sky and said damn the CPR are now saying, let us pay the railroads and not pay the farmers. There seems to be an incongruity there.

• 1340

One final point I would make is regarding the inflation rate set in the bill. In my understanding it is the first 6% to the producer; to me that is much too high. If the government's plan of six and five works, that would read in my arithmetic that we are being asked to pay the entire shot on it. And if that works, my cowboy arithmetic says that a few miles down the road we will be in the exact opposite to the situation we are in now, where the farmer is bearing the entire brunt of it.

So I would make a suggestion. I would be willing to pay 3% of the first 6%; I would ask the government to pick up the remainder. I have an awful feeling in the pit of my stomach that many of the government fiscal policies and budget deficits play an awful major role in the fact that we have more than 6% inflation at times. I also have the feeling that the high interest rate policy and the maintaining of the dollar value that the federal government has done in the past years has also made it very hard for me to pay the future transportation cost.

This is, I think, the reason for much of the opposition to any change, because of the policies that have put the squeeze on us. We are afraid to take more. As a producer myself, I am willing to pay more. I think we must proceed with this immediately if I can move to market the quantities of grain that I can grow in my area.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gilmour.

The next presentation is from Mr. Bullock.

Mr. Bob Bullock (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

[Translation]

En ce qui concerne les tarifs variables, s'il faut des tarifs variables pour organiser un système que j'ai les moyens d'utiliser, je suis d'accord. J'aimerais préciser ce que j'entends par «tarifs variables» parce que ma définition semble être très différente de celle de certaines personnes. Je propose que nous établissons un tarif en fonction de la distance et qu'on permette à toute compagnie ou à toute situation qui peut réduire le tarif d'avoir libre cours.

Quant aux paiements aux producteurs, je pense qu'il n'existe pas d'autre manière de résoudre un grand nombre des problèmes de l'agriculture. Comme je produis de très grandes quantités d'orge, je dois avoir accès à l'industrie du bétail parce que le marché des exportations et le réseau de transport actuel ne peut pas accepter les quantités d'orge que je peux produire et que j'aimerais produire.

Je ne parlerai pas trop du colza, mais la situation est aussi la même. Il me semble plutôt bizarre que les gens qui s'emparent contre le CP disent maintenant «payons les sociétés ferroviaires et non les cultivateurs». Cela semble illogique.

La dernière question que j'aimerais aborder est celle du taux d'inflation prévu par le projet de loi. Si j'ai bien compris, les premiers 6 p. 100 doivent être assumés par les producteurs. Cela me semble beaucoup trop élevé. Si le programme gouvernemental de 5 et 6 p. 100 doit fonctionner, cela signifie qu'on nous demande d'assumer toutes les augmentations dues à l'inflation. Et si cela fonctionne, ma logique de paysan me dit que d'ici peu, nous nous trouverons dans la situation exactement opposée à celle que nous vivons actuellement, dans laquelle le cultivateur devra supporter tout le poids de l'inflation.

Par conséquent, j'ai une proposition à faire. Je suis disposé à payer 3 p. 100 sur les premiers 6 p. 100, et je demande au gouvernement d'assumer le reste. Je suis très inquiet à l'idée que si le taux d'inflation dépasse parfois 6 p. 100, cela est en grande partie attribuable aux politiques fiscales du gouvernement et aux déficits budgétaires. De plus, je crains qu'à cause des politiques des taux d'intérêts élevés et du maintien de la valeur du dollar, j'aurai beaucoup de difficulté à assumer les coûts de transport.

Voilà pourquoi, selon moi, on s'oppose à tout changement: c'est à cause des politiques qui nous ont acculés au pied du mur. Nous avons peur d'être soumis à d'autres pressions. En tant que producteur, je suis moi-même disposé à payer plus. Je crois qu'il faut régler cela immédiatement, afin que la quantité de grain que je suis en mesure de produire dans ma région puisse être acheminée vers le marché.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Gilmour.

Le prochain participant est M. Bullock.

M. Bob Bullock (présentation personnelle): Je remercie le président et les membres du Comité.

[Texte]

Where I farm, in the northwest of this province, in the parkland areas, rapeseed and now canola have become very important parts of our production. It has provided us with a very much needed cashflow. A domestic crushing industry has grown up around this rapeseed and canola. In western Canada the crushing industry now markets almost half of our production. We will lose this crushing industry unless they are in a position to compete with the export market. That would interfere with half our production of canola.

Paying the Crow subsidy to the railroad would not solve their problem. It probably would not deal with someone such as myself in a very fair manner. The canola industry takes their production in by truck. If we move some of our canola into the crushing plants by truck, payments directly to the railroad would not help us.

I think the crushing industry can be a very real beginning to some of this efficient transportation system that we are talking about. I think that is what this is all about. We would like to move our production in a very efficient manner to maximize our returns. The crushing industry is an example of this efficiency; they do not waste any of the rail system. What is exported by them from their plants is product—no dockage, no waste.

We need to develop an efficient system, and it includes more than just railroads. The efficient system includes elevators, terminals, and the farmers. I think this is sometimes forgotten. I guess we as farmers here today maybe do not realize that, but part of this efficient transportation system that we are talking about must include the farmer; we are part of this package. I think together this can be done. But this will not happen if the subsidy is totally paid to one segment of the industry only—the railroads.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bullock.

I now call on Mr. Anderson.

Mr. Boyd Anderson (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman and committee members, for giving me the opportunity to appear before you. I was not really aware that individual citizens would get this opportunity until I arrived in Regina this morning. I thought I perhaps had a responsibility to say something. My presentation may be very disjointed, but I hope you will bear with me.

I farm and ranch in the south-central part of Saskatchewan. My livelihood depends upon the sale of 500 acres of wheat for export and the production from 250 cows. I have no other source of income. I have two children whom I have encouraged to go into farming, and I would say that I would encourage more of them to do so. I have a very optimistic outlook with regard to farming in western Canada.

[Traduction]

Là où je cultive ma ferme, dans le nord-ouest de la province, c'est-à-dire en pleine prairie, le colza est devenu une partie très importante de notre production. Cela nous a fourni une marge d'autofinancement dont nous avions grandement besoin. Cela a permis l'implantation, sur le plan local, de l'industrie du broyage de colza. Dans l'Ouest canadien, près de la moitié de notre production est mise en marché par l'industrie du broyage. Or, nous perdrons cette industrie, à moins qu'elle ne puisse faire concurrence au marché de l'exportation. Cela aurait des effets néfastes sur la moitié de notre production de colza.

Le fait de verser la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies ferroviaires ne résoudrait pas le problème. Cela ne serait probablement pas très équitable pour les gens comme moi. La production de colza est habituellement transportée vers les usines de broyage par camion. Par conséquent, si nous transportons par camion une partie de notre production, les paiements versés directement aux compagnies ferroviaires ne nous apporteront aucune aide.

Je pense que l'industrie du broyage peut, du moins en partie, constituer une base solide en vue du système de transport efficace dont nous parlons. Je crois bien que c'est de cela qu'il s'agit. Nous voudrions disposer d'un système très efficace pour transporter notre production, afin d'augmenter nos revenus au maximum. L'industrie du broyage est un bon exemple d'efficacité. Elle n'impose aucun gaspillage au système ferroviaire. Seul le produit, et non les déchets, est exporté à partir des usines.

Il est nécessaire d'établir un système efficace, et cela englobe beaucoup plus que les chemins de fer. Ce système efficace doit inclure les élévateurs, les têtes de ligne et les cultivateurs. Je crois qu'on a parfois tendance à oublier cela. Je pense que nous-mêmes les cultivateurs, nous ne nous en rendons pas toujours compte, mais pour établir le système efficace dont nous parlons, il est essentiel de tenir compte du cultivateur. Nous faisons partie du système. Si tous collaborent, je crois qu'il est possible d'y arriver. Mais cela ne sera pas possible si la totalité des subventions est versée à un seul élément du système: les compagnies ferroviaires.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bullock.

Je cède maintenant la parole à M. Anderson.

M. Boyd Anderson (présentation personnelle): Je remercie monsieur le président et les membres du Comité de me donner la possibilité d'exprimer mon opinion. Je ne savais pas que cette possibilité serait offerte aux particuliers avant d'arriver à Regina, ce matin. J'ai alors pensé qu'il était de mon devoir de donner mon opinion. Mes idées seront peut-être très décousues, mais j'implore votre indulgence.

J'exploite une ferme et un ranch dans le centre-sud de la Saskatchewan. Pour arriver à vivre, je dois vendre tout le blé que produisent 500 acres de terrain, pour l'exportation, ainsi que la production que donnent 250 vaches. Je n'ai pas d'autre source de revenu. J'ai encouragé mes deux enfants à se livrer à l'exploitation agricole, et je crois que j'en encouragerais

[Text]

In regard to my position, I support those who are in favour of change. Certainly I do not have the time to get down and go through the bill piece by piece; nevertheless, I believe that change is inevitable. Change is here, and you people here must do the best you can for us in the present situation.

I have had some experience in hauling grain; I was on a branch line that had been abandoned by the Hall commission. We worked hard, and through the Prairie Rail Action Committee and other means and ways we changed that around; we have our line guaranteed for a certain period of time. Nevertheless, through centralization of the elevator systems I presently do haul some grain 35 miles one-way, 70 miles return. So I have a little idea about hauling grain distances.

In regard to the situation or the premise that the Crow rate will stop change in Saskatchewan and rural Saskatchewan and maintain rural viability, I would only like to point out to you that in 1930 we had a population of 1 million in Saskatchewan, and here we are, 53 years later, just once again approaching that million. So the Crow rate did not and will not in itself maintain rural viability.

I do have an understanding of what this increased cost will do to some people; I know it will be difficult. In the argument as to whether it is going to hit the big farmer or the little farmer, it will perhaps come down equally on both. It will depend to some degree on their debt situation. Many people, and I am sure I am one of them, can certainly pay much more of our share of bearing the transportation costs than we have presently been doing this last little while.

I would go back to the first load of grain that I ever hauled in my life to an elevator. It was back in 1935-1936; I hauled the grain with a team of horses. At that particular time the price of grain was 70¢; it took 12¢ then for the Crow rate to move it out and 1¢ for the elevator. So 12¢ at that time was quite a large percentage of the total grain price. I guess you can go through the years and see that really and truly the Crow was not that significant until the last few years, when the escalation of costs caught up to us.

I believe we should change for another reason too, because I believe flexibility, regional advantage, and other things can do things for Saskatchewan and the prairie region that the Crow was not able to do. No studies have been done that I know of, but I know from firsthand examples and observation that the Crow has certainly been turned into the value of land. It has made it extremely difficult for young farmers to get started, because they face this high valuation. It has also made it much easier for a present land-owner to buy or purchase this land,

[Translation]

d'autres à le faire. Je suis très optimiste en ce qui concerne l'agriculture dans l'Ouest du Canada.

Pour ma part, je suis d'accord avec ceux qui favorisent les changements. Il va sans dire que je n'ai pas le temps d'analyser chacune des dispositions du projet de loi. Toutefois, je pense que les changements sont inévitables. Les changements sont imminents, et vous devez faire de votre mieux pour nous aider dans la situation actuelle.

J'ai acquis une certaine expérience dans le domaine du transport du grain. Ma ferme était située le long d'un embranchement qui avait été abandonné par la Commission Hall. Nous avons travaillé dur, et grâce au *Prairie Rail Action Committee* et à d'autres moyens, nous avons réussi à réaliser des changements. Le maintien de notre ligne a été assuré pour un certain temps. Cependant, à cause de la centralisation du système des élévateurs, je dois actuellement transporter une partie du grain sur une distance de 35 milles à l'aller, soit 70 milles pour l'aller-retour. Je connais donc assez bien les distances de transport du grain.

Pour ce qui est du principe voulant que le tarif du Nid-de-Corbeau mette fin aux changements en Saskatchewan, et maintienne la viabilité de l'agriculture, je tiens à attirer votre attention sur le fait qu'en 1930, la population de la Saskatchewan s'élevait à un million d'habitants, et que de nos jours, c'est-à-dire 53 ans plus tard, nous arrivons à peine à rattraper ce nombre. Cela signifie qu'à lui seul, le tarif du Nid-de-Corbeau n'a pas assuré le maintien de la viabilité de l'agriculture, et ne pourra le faire.

Je crois comprendre les effets qu'aura cette augmentation des coûts sur certaines personnes; ce sera difficile. Pour ce qui est de savoir si les plus durement touchés seront les fermiers plus importants ou les plus petits, les effets seront peut-être les mêmes dans les deux cas. Dans une certaine mesure, cela dépendra de leur endettement. Il est certain que bon nombre de cultivateurs, et je suis sûr d'en faire partie, peuvent payer beaucoup plus pour assumer leur part des coûts du transport qu'ils ne l'ont fait au cours de la dernière période.

Je me souviens du premier chargement de grain que j'ai transporté vers un élévateur. C'était en 1935-1936. Je transportais le grain avec un attelage de chevaux. À cette époque, le prix du grain était de 70¢.. Suivant le tarif du Nid-de-Corbeau, cela coûtait 12¢. pour expédier le grain, et 1¢. pour l'élévateur. Ainsi, pour l'époque, le prix de 12¢. correspondait déjà un pourcentage assez élevé du prix total du grain. Je pense que l'on peut voir qu'au cours des années, les effets du tarif du Nid-de-Corbeau n'ont jamais été vraiment importants jusqu'à ces dernières années, au cours desquelles l'augmentation des coûts a gagné le pas sur nous.

Il existe une autre raison pour laquelle je crois que des changements sont nécessaires. En effet, je crois que la souplesse, les avantages régionaux et autres peuvent faire plus pour la Saskatchewan et la région des Prairies que ne l'a fait le tarif du Nid-de-Corbeau. À ma connaissance, on n'a pas fait d'études à ce sujet, mais je sais, d'après les cas que j'ai vus moi-même, et mes observations personnelles, que le tarif du Nid-de-Corbeau a eu un effet direct sur la valeur des terres. Il est devenu très difficile pour les jeunes cultivateurs de s'établir,

[Texte]

increase his holdings, and pay off interest on that with the Crow benefit.

So without getting into it so much in great detail, these are some of the changes I would hope Crow change would make. Certainly for Saskatchewan and western Canada, regional advantage and flexibility would lead to a far stronger economy overall.

I can only go back to the tight grain years of 1968 to 1972, when I actually knew farmers who sold their land for less than they received. If you think I am making a plea for livestock especially, this is not so; I am making a plea for everybody, so there can be greater flexibility, which will give us a stronger economy; we might get some of these spin-offs in regard to manufacturing industries, etc. To support that, I would point out that 50% of all the grains produced in the world are consumed by animals somewhere. I cannot see but what it would help us here.

Those are some of the main things. In regard to the bill itself, I have been in favour if it was a benefit to the farmer or the agricultural community in the beginning. This was the intent of it. It did not spell out export grain or that at the very beginning; it paid on transportation of machinery, etc., from eastern Canada and so on.

• 1350

So it seems to me it was a benefit to the producers. I would prefer to see it go that way, but I know everything depends upon compromise. I thought the Gilson report laid the groundwork for that compromise. Unfortunately, that does not seem to have come about. But maybe some of you people can make those changes which would help bring it about.

One idea that I thought looked quite fruitful without great examination was what was presented in Manitoba—I believe it was by the Manitoba Farm Bureau—where the people would have a choice. In this country, you are going to have to compromise some way or another to get there. I believe there are enough people willing to compromise now that you should push ahead with the bill. Get as many good amendments as you can for us. If you cannot make it this time, there will be a time down the road, perhaps, when we can get those necessary changes which will then give complete equity to all people.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Anderson.

Next is Mr. Liknaitzky.

Mr. Rici Liknaitzky (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

[Traduction]

à cause de cette augmentation de valeur. En revanche, il est devenu beaucoup plus facile pour le propriétaire actuel d'acheter la terre, d'étendre sa propriété, et de payer les intérêts avec l'indemnité du Nid-de-Corbeau.

Ainsi, sans entrer dans les détails, voici les changements que j'aimerais voir par suite de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Il est certain que pour la Saskatchewan et l'Ouest canadien, les avantages régionaux et la souplesse se traduiront par une économie beaucoup plus stable dans l'ensemble.

On n'a qu'à remonter à la période difficile des années 1968 à 1972, où j'ai même vu des cultivateurs vendre leurs terres pour moins que ce qu'ils recevaient. Si vous voyez que j'essaie surtout de plaider en faveur de l'élevage, ce n'est pas le cas. J'essaie de plaider dans l'intérêt de tous, afin d'établir une plus grande souplesse, ce qui contribuera à stabiliser l'économie. Ces avantages supplémentaires pourront également se faire sentir dans l'industrie de la transformation, etc. À l'appel de cette hypothèse, je tiens à signaler que 50 p. 100 de tout le grain produit dans le monde est consommé quelque part par des animaux. Je crois que cela ne peut être qu'avantageux pour nous.

Voilà les principaux éléments. Pour ce qui est du projet de loi lui-même, je suis d'accord, dans la mesure où il profite au cultivateur et à la collectivité agricole. Cela était le but premier du projet de loi. Au départ, il ne traitait pas de l'exportation du grain. Il prévoyait le paiement du transport des machines, etc. à partir de l'Est du Canada, et ainsi de suite.

Il me semble donc qu'il s'agissait d'un avantage accordé aux producteurs. Je préférerais que les choses se passent ainsi, mais je sais que rien n'est possible sans un compromis. Je croyais que le rapport Gilson posait les bases de ce compromis. Malheureusement, il ne semble pas que cela se soit produit. Mais peut-être existe-t-il parmi vous des personnes qui pourraient effectuer les changements qui contribueraient à rendre la chose possible.

Une idée qui me semblait assez intéressante, même si je ne l'ai pas examinée à fond, est celle qui a été présentée au Manitoba—par le *Manitoba Farm Bureau* je crois—selon laquelle les gens pourraient exercer un choix. Dans ce pays, il va falloir en arriver à un compromis, d'une façon ou d'une autre. Je crois qu'il y a suffisamment de personnes disposées à accepter un compromis à l'heure actuelle pour que vous adoptiez le projet de loi. Obtenez-nous autant de modifications pertinentes que vous le pourrez. Si vous n'êtes pas en mesure d'y arriver cette fois, il est possible que nous obtenions un jour les modifications nécessaires qui feront que la loi sera parfaitement équitable à l'égard de tous.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Anderson.

Je donne maintenant la parole à M. Liknaitzky.

M. Rici Liknaitzky (représentation personnelle): Merci, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité.

[Text]

I came to Regina originally to listen to these hearings; but while I listened to the hearings I was impressed with the fact that Canadian agriculture seemed to be perceived here as an economic issue. We are told, on the one side, that if a subsidy is not paid to the railroads, they will not move grain because it is not profitable enough. On the other side, we are told that if a subsidy is not paid to the large-scale producers, they will not produce grain because it is not profitable enough.

I look around me and I see these people, these grain marketers, these railroaders—and these other railroaders, with respect, on the Liberal cabinet—and none of them seems to be having too much trouble staying alive. I am struck by the irony of a group of men, who can afford the services of fine tailors whose art hides the ravages of overeating, discussing the economics of producing food in a world one-quarter of whose inhabitants receive less nutrition than the average barn cat.

As Canadians, we are stewards over a significant fraction of the world's arable land. We are a wealth country by world standards, and it is our human duty, our duty to the ultimate arbiter of moral standards, to share that wealth with our fellow human beings suffering under the terrible yoke of needless starvation.

Mr. Chairman and members of the committee, I urge you to find it in your hearts to raise this debate above the petty interests of mammon and to address our moral imperative as Canadians to do our utmost, not to feed our pocketbooks, but to feed the hungry.

Mr. Chairman, any decision in this country which raises further the cost of our food exports, any decision which restricts our ability to grow or move our grain, any decision which lets the railroads grow richer while the Third World grows poorer, any such decision is not an economic ploy. It is not simply a political mistake. It is a crime against humanity.

I do not want to be misinterpreted as criticizing the Canadian farmer. Our farmers are owed the chance to make a reasonable living while they carry out their livelihood. Unlike Ian Sinclair, whose half-million-dollar salary allows him some room to manoeuvre, the Canadian farmer has already sacrificed considerably. Before we ask him to sacrifice more, we must ask: Can we justify morally the millions of dollars extracted at every stage in the grain shipping process, by Cargill, by CP Rail, and by the banks who fund their activities? I say no. If we cannot persuade these people to forego their massive profits in the public service, and I suspect that we will not be able to do so, then I suggest that we nationalize the entire grain transportation system and run it as a nonprofit corporation. We owe it to the rest of the world and we owe it to ourselves to do no less.

[Translation]

Je suis venu à Régina exprès pour assister à ces séances; mais pendant les séances, j'ai été frappé par le fait que l'on semble considérer l'agriculture canadienne comme une question économique. D'une part, nous apprenons qu'à défaut de recevoir des subventions, les compagnies ferroviaires ne transporteront plus de grain du fait que ce n'est pas assez rentable. D'autre part, on nous dit qu'à défaut de recevoir des subventions, les gros producteurs cesseront de produire du grain étant donné que ce n'est pas assez rentable.

Je regarde autour de moi, et je vois ces gens, ces commerçants de grain, ces défenseurs des chemins de fer, et ces autres défenseurs des chemins de fer qui, sauf votre respect, sont membres du Cabinet libéral, et aucun d'entre eux ne semble avoir beaucoup de peine à survivre. Je suis frappé par l'ironie de ce groupe d'hommes, qui peuvent se payer les services d'excellents tailleurs suffisamment habiles pour masquer les ravages d'une alimentation trop abondante, lorsque je les entends discuter des problèmes économiques liés à la production alimentaire dans un monde où le quart de la population reçoit moins d'éléments nutritifs qu'un chat de ferme moyen.

En tant que Canadien, nous sommes les régissuers d'une partie importante des terres arables du globe. Notre pays est riche si on le compare aux autres pays, et il s'agit de notre devoir humain, de notre devoir devant l'Éternel, de partager cette richesse avec nos frères qui souffrent inutilement sous le joug terrible de la famine.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je vous exhorte à avoir le courage d'élèver ce débat au-dessus des intérêts mesquins que représente l'argent et d'examiner notre devoir moral, à titre de Canadiens, de tout faire, non pas pour engranger notre portefeuille, mais pour nourrir ceux qui ont faim.

Monsieur le président, toute décision dans ce pays qui contribuerait à accroître davantage le prix de nos aliments exportés, toute décision qui limiterait nos capacités de cultiver ou de transporter nos céréales toute décision qui aux compagnies ferroviaires de s'enrichir alors que le Tiers Monde s'appauvrit, toute décision semblable ne constitue pas un stratagème économique. Il ne s'agit pas simplement d'une erreur politique. Il s'agit d'un crime contre l'humanité.

Je ne voudrais pas que l'on croit que mon but est de critiquer l'agriculteur canadien. Nos agriculteurs ont droit à la possibilité de gagner raisonnablement leur vie en exerçant leur travail. À la différence de Ian Sinclair, dont le salaire d'un demi million de dollars lui permet une marge de manœuvre, l'agriculteur canadien a déjà fait beaucoup de sacrifices. Avant de lui demander de nouveaux sacrifices, il faut se poser la question suivante: Pouvons-nous moralement justifier les millions de dollars qui sont prélevés à chaque étape du transport du grain, par Cargill, par le CP et par les banques qui financent leurs activités? Je vous dis que non. Si nous ne sommes pas en mesure de convaincre ces gens d'abandonner les énormes profits qu'ils tirent du service public, et je présume que nous n'y parviendrons pas, alors je vous suggère de nationaliser tout le réseau de transport du grain et de l'exploiter en tant qu'entreprise à but non-lucratif. Nous devons au reste du monde et nous nous devons de faire au moins cela.

[Texte]

Thank you.

The Chairman: Order, please. Order.

Thank you, Mr. Liknaitzky. I now call on Mr. Strain.

Mr. Ted Strain (Individual Presentation): Thank you Mr. Chairman and committee for this opportunity.

I am presenting a personal brief on behalf of myself and three sons. One son farms on his own and the two others farm directly with me, so you might say that I have a vested interest. That vested interest is survival for myself and my family, four families who have to make all of their living on the farm—and do up until the present time.

I am somewhat shocked by some of the former farm leaders here who have suggested they would be willing to pay a little more. You know, that bill does not ask us to pay a little more; it asks us to pay, eventually, five times what we are paying. In addition to that, the government subsidizes them heavily. I hope you will not forget that point.

The other thing I would like to point out is this. The heart and soul of the bill is based on Snavely's costing procedure, which is unjustified. It is unfair. While the bill makes provision for future consideration, when this bill is based on the Snavely report, how can we possibly expect any improvements in the future?

The other thing that, of course, has been mentioned is the haste with which this bill is being rammed through Parliament. Other commissions dealing with grain handling and transportation in the past... for example, the Bracken commission a few years ago. It went out to the communities and had an opportunity for all farmers to participate. Although no fault of your own, it is the fault of the government that is promoting this bill... The Hall commission is another example of where people had the opportunity to put input into it.

The other thing that is quite apparent in the bill is the lack of research. This has been touched on from time to time. Really, there has not been enough research on the effect on producers, on the livestock industry, or on the economy—the livestock industry, in particular, because even the government studies that have been made do not document...

In fact, it is just the reverse of that. They do not document that there would be benefit to the livestock industry. Studies I have read show that it would have a detrimental effect on the entire livestock industry, and not just in western Canada. It would be right across the country because if grain is cheaper, eventually livestock is cheaper. The markets are not there and there has not been sufficient time or studies to go into that.

[Traduction]

Merci.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. À l'ordre.

Merci, monsieur Liknaitzky. J'appelle maintenant monsieur Strain.

M. Ted Strain (présentation personnelle): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me donner cette occasion.

Je vous présente un mémoire personnel en mon nom et au nom de mes trois fils. L'un de mes fils a sa propre ferme, et les deux autres travaillent directement avec moi, de telle sorte que vous pourriez dire que je suis directement intéressé. Cet intérêt direct, c'est ma survie ainsi que celle de ma famille, de quatre familles qui doivent toutes vivre de la ferme, et qui l'ont fait jusqu'à maintenant.

J'ai été scandalisé d'entendre certains des dirigeants agricoles affirmer qu'ils seraient disposés à payer un peu plus cher. En fait, ce projet de loi ne nous demande pas de payer un peu plus cher; en fin de compte, il nous demande de payer cinq fois ce que nous payons actuellement. En plus, le gouvernement les subventionne généreusement. J'espère que vous vous souviendrez de ce point-là.

Il y a une autre chose que j'aimerais vous signaler. L'essentiel de ce projet de loi est fondé sur la méthode de calcul de Snavely, ce qui n'est pas justifié. Cela est injuste. Alors que le projet de loi prévoit que l'on tiendra compte de considérations futures, du fait que ce projet de loi est fondé sur le rapport Snavely, comment peut-on s'attendre à des améliorations dans l'avenir.

Naturellement, l'autre chose qui a été mentionnée, c'est qu'on essaie de faire adopter ce projet de loi à toute vapeur. D'autres commissions qui ont dû examiner la question de la manutention et du transport dugrain dans le passé... par exemple, la Commission Bracken il y a quelques années. Elle a visité les communautés et a donné à tous les agriculteurs l'occasion de participer. Bien que cela ne soit pas de votre faute, c'est la faute du gouvernement qui présente ce projet de loi... la Commission Hall est un autre exemple de commission où la population a eu l'occasion d'apporter de l'eau au moulin.

L'autre chose qui ressort du projet de loi, c'est l'absence de recherche. Cela a été mentionné à quelques reprises. C'est vrai, on n'a pas suffisamment cherché à connaître les effets sur les producteurs, sur l'industrie de l'élevage ou sur l'économie—sur l'industrie de l'élevage, en particulier, car même les études gouvernementales qui ont été effectuées ne sont pas documentées...

En réalité, c'est tout à fait l'inverse. Elles ne démontrent pas que l'industrie de l'élevage en bénéficierait. Les études que j'ai lues indiquent que cela nuirait à l'ensemble de l'industrie de l'élevage, et pas seulement dans l'Ouest canadien. Ce serait partout au pays, car si le grain est moins cher, éventuellement, la viande le sera aussi. Il n'y a pas suffisamment de marchés et nous n'avons pas encore eu assez de temps et nous ne disposons pas des études qui nous permettraient d'examiner cela à fond.

[Text]

The other thing that has not been really dealt with is the future earnings of the railroads. They have been claiming that with the increase in coal production and exports and potash and so on, although some of those are at the present time in a depressed state of affairs... You know, their long-term projections are likely correct, and so there is every indication that the railroads will have a terrific earning from these other commodities they are hauling. Of course, they are wanting more. They hope to change the rate. It is documented; for example, the increase in CPR shares just with the announcement of the proposed bill and the proposed changes.

And the other thing there has not been sufficient consideration of is the benefit that the railroads received in the original agreement to build the railraod, and then later on in the Crow agreement itself.

The other thing I would like to deal with for a moment is the effect on the Canadian Wheat Board itself. Some people have referred to the grain transportation committee the bill provides for, and the duties and powers that the administrator will have. There is no question in my mind that it will lessen the contribution and authority of the Canadian Wheat Board. I do not think you can divorce transportation and grain marketing, and this bill will go a long way towards doing just that. It will weaken the sales policy and the delivery opportunity for the Canadian Wheat Board to meet its sales commitments.

The other thing I am concerned about, and that was touched on yesterday, is the threat of the north-south movement of grain. I know there was some questioning on it the other day when I was down here, and I do not know whether that has been dealt with since, but I would refer you to a statement of Mr. John Shannon, head of the Alberta Grain Commission, who, speaking a meeting in Winnipeg a year ago, said:

If the cost to the farmers of moving grain is permitted to rise sufficiently, plans such as this become attractive.

He is talking about the movement of grain for export by trucking it to the barge system on the Columbia River, and he says that:

For very large production units within 100 miles of the United States border, this idea would be possible but it awaits the elimination of the statutory rates and permission for negotiated rates.

So, you know, even a year ago, it was in the plans of some grain companies and some people in authority to do this.

• 1400

There is also, as has been mentioned earlier, the fact that the CNR and the CPR are buying up lines that would connect to the barge system in the United States. One of the committee

[Translation]

L'autre chose dont nous n'avons pas encore traité, c'est la question des profits éventuels des compagnies ferroviaires. Elles prétendent qu'avec l'accroissement de la production de charbon, des exportations, de la potasse et ainsi de suite, bien que certains de ces secteurs soient actuellement dans le marasme... vous savez, leurs prévisions à long terme sont probablement justes, et tout porte donc à croire que les compagnies ferroviaires vont réaliser des profits mirobolants avec ces autres marchandises qu'elles transportent. Evidemment, elles en veulent encore plus. Elles espèrent modifier le tarif. C'est établi; à titre d'exemple, l'augmentation de la valeur des actions du CP juste après l'annonce du projet de loi et des modifications prévues.

Et une autre chose dont on n'a pas suffisamment tenu compte, c'est les avantages qui ont été accordés aux compagnies ferroviaires en vertude la première entente portant sur la constructio du chemin de fer, et plus tard, en vertu de l'entente du Nid-de-Corbeau elle-même.

Une autre chose dont j'aimerais traiter pendant quelques instants, c'est les effets sur la Commission canadienne du blé elle-même. Il y en a qui ont parlé du Comité du transport du grain qui est prévu dans le projet de loi, ainsi que des devoirs et des pouvoirs qu'aura l'administrateur. À mon sens, il ne fait pas de doute que cela va contribuer à réduire le rôle et l'autorité de la Commission canadienne du blé. Je ne crois pas qu'il soit possible de dissocier le transport de la commercialisation du grain, et ce projet de loi va nous amener assez loin dans cette voie-là. Il en résultera un affaiblissement de la politique des ventes et des moyens de livraison, de sorte que la Commission canadienne du blé pourra plus difficilement remplir ses engagements de ses clients.

Une autre question qui me préoccupe et qu'on a abordée hier, c'est la menace du mouvement nord-sud du grain. Je sais qu'on a posé des questions à ce sujet l'autre jour quand je suis descendu, et je ne sais pas si on en a reparlé depuis, mais j'aimerais vous renvoyer à une déclaration de M. John Shannon, directeur de l'*Alberta Grain Commission* qui prenant la parole dans une réunion à Winnipeg il y a un an, a dit ce qui suit:

Si l'on permet que le prix demandé aux agriculteurs pour le transport du grain monte suffisamment, de tels projets deviennent intéressants.

Il s'agit ici de transporter le grain destiné à l'exportation par camions jusqu'aux péniches du fleuve Colombia, et il ajoute que:

Dans le cas des unités de production très importantes qui sont à moins de 1,000 milles de la frontière américaine, cette solution serait possible, mais il faut attendre la révocation des tarifs statutaires et la permission de négocier les taux.

Vous voyez qu'il y a un an déjà, certaines personnes haut placées prévoient en arriver là.

Comme on l'a déjà dit, il y a également le fait que le CN et le CP font l'acquisition de lignes qui seraient reliées au système de transport par péniches des États-Unis. L'un des

[Texte]

members, I am not sure who it was, was throwing out figures on the excessive cost of that type of movement. But the fact is, according to figures of last winter, that you could move a tonne of grain on the United States system—on the barge system—from Minneapolis to New Orleans for just over \$6 per tonne through the subsidized water system of the United States.

The other thing that is rather interesting, and which you should take note of, is the fact that Cargill in the United States is fighting a move down there to have a user-pay system on the river system and up here it was one of the first to promote it. You should be able to see the connection between destroying the statutory rates up here in order to get a north-south movement of grain that would further weaken the Canadian Wheat Board.

One of the other points I would like to make is . . .

The Chairman: Time, Mr. Strain.

Mr. Strain: Just two short . . . if you will.

The Chairman: Okay.

Mr. Strain: I would just say, as to those people who now are willing to truck grain 100 miles, that it is the rest of us who are assisting them to do that, because we are paying for the road system. We are also patronizing our own local facilities and if we were all doing as they were doing we would end up with long line-ups in those concentrated areas and terminals where they are shipping the grain. That is being completely overlooked.

The last point I would like to make: I know that when you leave here you will be going to Vancouver. I hope you are aware of the terrific lobbying that the Coal Association has been doing. I hope you do not lose sight of the position that the farmers have put forward here: We do not pretend to be subservient to what the Coal Association is doing. I do not see why they should be interfering with our rate and I hope that you will take into consideration the position of farmers.

I should add one other point I missed out on and that is that in this whole argument of who should receive the payments, if there is a subsidy paid, whether it should go to the railroads or to the farmers, it does not really matter as far as the cost to the farmer is concerned. He will continue to have to pay more, regardless of to whom it is paid. I hope you will not lose sight of that, either. As to the fact that a subsidy is paid to the farmer, the only ones who would gain would be those farmers who do not deliver any grain and then that subsidy would come from other farmers.

Thank you very much for your attention. I am sorry that I went a little over my time.

The Chairman: Thank you, Mr. Strain.

We now go to questions. Mr. Tessier.

[Traduction]

membres du Comité, je ne suis pas certain de qui il s'agissait, a donné des chiffres indiquant le coût excessif de ce type de transport. Mais la réalité, sur la foi des chiffres de l'hiver dernier, c'est que l'on pourrait transporter une tonne de grain par le système américain—le transport par péniches—de Minneapolis à la Nouvelle-Orléans pour un peu plus de \$6 la tonne, grâce au système de transport fluvial subventionné des États-Unis.

Un autre point intéressant, dont vous devriez prendre connaissance, c'est le fait que Cargill, aux États-Unis, lutte contre l'instauration d'un système de paiement par l'usager en ce qui concerne le transport fluvial, alors qu'ici, ils ont été parmi les premiers à préconiser un tel système. Vous devriez être en mesure de voir le lien: on veut détruire les tarifs légaux ici pour favoriser un mouvement nord-sud du grain, qui affaiblirait encore davantage la Commission canadienne du blé.

L'un des autres points que je voudrais souligner, c'est . . .

Le président: Le temps est écoulé, monsieur Strain.

M. Strain: Seulement deux brèves observations . . . si vous permettez.

Le président: D'accord.

M. Strain: Je voudrais simplement dire, par exemple aux gens qui sont disposés à l'heure actuelle à transporter le grain par camion sur une distance de 100 milles, que c'est le reste d'entre nous qui les aidons à le faire, en supportant le coût du réseau routier. Nous encourageons également les installations locales, et si nous faisons tous la même chose qu'eux, nous aboutirions à de longues files dans les endroits à forte concentration et les terminus où l'on expédie le grain. Il n'est tenu aucun compte de cela.

Voici la dernière observation que j'aimerais faire: je sais qu'en partant d'ici, vous allez à Vancouver. J'espère que vous êtes conscient des énormes pressions faites par la Coal Association. J'espère que vous ne perdrez pas de vue la position exposée par les fermiers devant ce Comité: nous ne prétendons pas être assujettis aux gestes de la Coal Association. Je ne vois pas pourquoi ils voudraient se mêler de notre tarif et j'espère que vous tiendrez compte de la position des fermiers.

Je veux faire une dernière observation que je n'ai pas faite au moment opportun, au sujet de la question de savoir qui doit recevoir les versements, s'il y a des subventions, devraient-ils être faits aux compagnies de chemin de fer ou aux fermiers, cela n'a pas vraiment d'importance en ce qui a trait au coût pour le fermier. Il continuera de devoir payer davantage, peu importe à qui il versera l'argent. J'espère que vous n'oublierez pas cela non plus. Dans le cas où les subventions seraient versées aux fermiers, les seuls à en tirer profit seraient les fermiers qui n'expédient pas de grain du tout, et alors la subvention proviendrait d'autres fermiers.

Merci beaucoup de votre attention. Je regrette d'avoir dépassé un peu le temps qui m'était alloué.

Le président: Merci, monsieur Strain.

Nous passons maintenant aux questions. Monsieur Tessier.

[Text]

M. Tessier: Merci, monsieur le président. Au lieu de poser une question, j'apporterai plutôt un commentaire à trois volets.

Tout d'abord, j'ai l'impression que l'erreur qui a été commise, et selon moi, c'est une erreur réelle, c'est que M. Pepin semble être un chirurgien qui veut opérer un patient sans autorisation et sans anesthésie! Cela ne signifie pas pour autant que l'intervention n'est pas nécessaire!

Je voudrais dire ceci et vous citer un exemple: j'entends aujourd'hui les mêmes propos que ceux entendus au cours des années 1974-1975, lors de ce qui a été appelé «la crise du lait». Le revenu du producteur de lait a triplé depuis 1974, c'est-à-dire qu'il se situe maintenant aux environs de 30,000 dollars nets et dans les fermes laitières très efficaces, il atteint même 40,000 ou 42,000 dollars.

Cependant, et je dis ceci pour ceux qui souhaitent l'entendre et parce qu'il est nécessaire de le mentionner, au Québec, le nombre de producteurs a diminué de 6,900 pour un total de quelque 27,300.

Ce que je dis aux témoins qui sont ici, et ce groupe de témoins m'apparaît être davantage ouvert au changement, c'est que vous nous placez devant un dilemme. Nous devons, d'une part, protéger le plus possible ce que vous détenez aujourd'hui et, d'autre part permettre aux producteurs d'obtenir de meilleures opportunités et un revenu supérieur.

Je suis persuadé que le gouvernement comprend ces éléments de dilemme et j'espère pour vous et pour nous que le Parlement prendra la meilleure décision possible.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Merci, monsieur Tessier. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. Both Mr. Bullock and Mr. Gilmour mentioned making use of trucking in their operations. We heard from trucking people in both Ottawa and Winnipeg and there has been much reference to trucks playing a part in the grain transportation system. You people are both producers and both, I gather, come from fairly high production areas of the prairies. I wonder, for the benefit of the committee, if you could speculate or comment on how you see the role of the truck in developing a more efficient transportation system. I think it is fair to say that the truckers feel they have a role to play, if they are given an opportunity, but we all know that it would be pretty tough for trucks to compete on a regular basis from the middle of the prairies to either Vancouver or Thunder Bay. Again, I would just be interested in knowing where, from a producer's point of view, you see the trucking industry.

The Chairman: Mr. Gilmour.

Mr. Gilmour: I think there are many roles that trucks could play. They could play the role that they are playing for someone like myself now, and that is to take a product to a specialty market. For example, I put rapeseed into Lloydminster, 300 miles, because there is a crushing plant there and because my local wheat pool crushing plant maybe that year cannot take all of my production.

[Translation]

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman. Instead of asking a question, I will rather make a comment in three parts.

First, I have the feeling that the mistake was made, and I think it is a real mistake, is that Mr. Pepin looks like a surgeon wanting to operate on a patient with no authorization, no anesthesia! But that does not mean that the operation is not necessary!

I would say this, and give you an example: I hear today the same arguments that I heard in the years 1974-1975, when what has been called the "dairy crisis" occurred. Since 1974, the dairy producer's income has tripled, and is now around \$30,000 net and for the very efficient milk farms, even reaches \$40,000 or \$42,000.

However, and I say this for those who want to hear it and because it has to be mentioned, the number of producers in Quebec went down by 6,900 or for a total of around 27,300.

What I am saying to the witnesses here, and these witnesses seem to me more open to change, is that you are putting us on the horns of a dilemma. On the one hand, we have to protect to the greatest extent possible what you have now and on the other hand, we must allow the producers to get better opportunities and a higher income.

I am sure that the government understands the components of this dilemma and I hope, both for you and for us, that Parliament will take the best decision possible.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Thank you Mr. Tessier. Monsieur Mayer.

Mr. Mayer: Merci beaucoup monsieur le président. M. Bullock et M. Gilmour ont tous deux signalé qu'ils recourraient au camionnage dans le cadre de leurs activités. Nous avons entendu parler des camionneurs tant à Ottawa qu'à Winnipeg, et l'on a souvent évoqué le rôle des camions dans le système de transport des céréales. Vous êtes tous deux des producteurs et tous deux, je crois, venez de régions des Prairies où la production est relativement élevée. Pourriez-vous, en vue de renseigner le comité, expliciter votre point de vue sur le rôle du camionnage dans l'élaboration d'un système de transport plus efficace. Il est juste de dire, je crois, que les camionneurs estiment avoir un rôle à jouer, si on leur en donne l'occasion, mais nous savons tous qu'il leur serait bien difficile de faire concurrence aux chemins de fer, d'une façon régulière, sur le trajet allant du centre des Prairies à Vancouver ou à Thunder Bay. Encore une fois, cela m'intéresserait simplement de savoir comment, à titre de producteur, vous voyez le rôle de l'industrie du camionnage.

Le président: Monsieur Gilmour.

Mr. Gilmour: Je crois que les camions pourraient jouer de nombreux rôles. Ils pourraient continuer à jouer le rôle qu'ils jouent actuellement pour moi, par exemple, c'est-à-dire de faire parvenir un produit donné à un marché spécialisé. Par exemple, j'expédie du colza à Lloydminster, à 300 milles, parce qu'il s'y trouve une usine de concassage et que l'usine de concassage locale du pool du blé auquel j'appartiens peut ne

[Texte]

Mr. Mayer: What would your rate be on that distance? How many cents per bushel or per tonne?

Mr. Gilmour: Oh, 30 something.

Mr. Mayer: Cents per bushel?

Mr. Gilmour: Yes. As I mentioned earlier, I shipped straight to Vancouver one time—that is quite a long haul—and my rate at that time was something in the neighbourhood of \$48 to \$50 a tonne, a little over \$1 a bushel, \$1.25 a bushel.

I can see that as a role. We are using it now and we are going to continue to use it for that. I can see it for surge capacity at times when the rail cannot move the quantity of grain that can be moved. I can see it under circumstances where a local system gathers grain and then it is transported to a terminal to be cleaned for unit car shipping or something like that.

I agree with you. I do not think the trucking industry can take over from the railroads, do not get me saying that, but there are ways in which it can supplement them. It is doing it now, where United Grain Growers and United Oil Seeds, for example, put grain into my local elevator then it is transshipped by truck to Lloydminster.

• 1410

Mr. Mayer: You are a farmer. You are a taxpayer. You look after, through your taxes, the maintenance and construction of municipal roads. We have heard, and I think there is a legitimate concern over the fact, that increased trucking has the potential to cause more damage or wear to provincial or to municipal roads. What would be your comment there, as somebody who lives in the country and pays taxes to maintain the road system?

Mr. Gilmour: It is a lot more expensive for me to store my grain.

Mr. Mayer: One other question, to change the topic a little bit. You both, Mr. Bullock and Mr. Gilmour—I address this to Mr. Bullock—mentioned the concern you had, in the bill, of the \$651 million going to the producer. I would suspect you both looked at the bill. Have you any other areas of concern?

That is a very wide topic, but away from the issue of who receives the government portion, what other areas would you comment on to the committee, that give you either concern or that you agree with?

The Chairman: Mr. Bullock.

Mr. Bullock: I must admit I have not studied that bill closely. The cap, the limit on our production, 31 million tonnes, I think is a concern. Where I am, we have the potential

[Traduction]

pas être en mesure de traiter toute ma production cette année-là.

Mr. Mayer: Quel serait votre taux sur une telle distance? Combien de cents le boisseau ou la tonne?

Mr. Gilmour: Oh, un peu plus de trente.

Mr. Mayer: Cents le boisseau?

Mr. Gilmour: Oui. Comme je l'ai déjà dit, une fois j'ai expédié directement à Vancouver—cela représente une très bonne distance—et mon tarif à cette époque était d'environ \$48 ou \$50 la tonne, un peu plus de \$1 le boisseau, \$1.25 le boisseau.

Selon moi, cela peut représenter un rôle. Nous recourons au camionnage à l'heure actuelle et nous allons continuer à y recourir à cet effet. Je crois qu'on peut y recourir pour transporter le surplus, lorsque les chemins de fer ne suffisent pas totalement à transporter tout le grain qui peut l'être. On pourrait y recourir dans les cas où le grain est recueilli par le système local pour être ensuite transporté à un terminus où il sera nettoyé pour être expédié par wagon, ou quelque chose du genre.

Je suis d'accord avec vous. Je ne crois pas que l'industrie du camionnage peut remplacer les chemins de fer, n'interprétez pas mal mes propos, mais elle peut dans certains cas suppléer à leurs insuffisances. C'est ce qui se passe à l'heure actuelle, par exemple, lorsque United Grain Growers et United Oil Seeds entreposent des céréales dans mon élévateur local, qui sont ensuite expédiées par camion à Lloydminster.

Mr. Mayer: Vous êtes fermier. Vous êtes un contribuable. Par vos impôts, vous participez à l'entretien et à la construction des chemins municipaux. On nous a affirmé, et je pense qu'il s'agit là d'une préoccupation légitime, que l'augmentation du camionnage risquait de détériorer davantage les routes provinciales ou municipales. Qu'en dites-vous, vous qui vivez à la campagne et qui payez des impôts pour l'entretien du réseau routier?

Mr. Gilmour: L'entreposage de mon grain me coûte beaucoup plus cher.

Mr. Mayer: Une autre question, sur un sujet un peu différent, tous deux M. Bullock et M. Gilmour—je pose la question à M. Bullock—avez fait état de votre préoccupation relativement au versement de la somme de 651 millions de dollars au producteur, aux termes du projet de loi. Je présume que vous avez tous deux étudié le projet de loi. D'autres aspects vous préoccupent-ils?

C'est une question très vaste, mais à part la question de l'identité du bénéficiaire de la part versée par l'État, avez-vous des observations à faire devant le Comité sur d'autres aspects, qui vous rendent perplexes ou avec lesquels vous êtes d'accord?

Le président: Monsieur Bullock.

Mr. Bullock: Je dois reconnaître que je n'ai pas fait un examen très attentif du projet de loi. Le plafond, la limite fixée à notre production, 31 millions de tonnes, devrait nous

[Text]

to increase our production at least another 25% if we are given the opportunity. But you cannot do that, of course, if you store it.

The picking up of the inflation, 6% on 6% for a number of years, adds to a lot of things. As a matter of fact, it makes the \$650 million just look like peanuts if you take it even 10 years.

There needs to be room in that bill to reflect efficiencies. I feel we can afford to pay more, because I can move more. I can move some of this increased production, if we can get some efficiencies and we can move it. But there is no sense of me increasing my production—and I am estimating 25%—and storing it. That is much too costly. The cost of increased production is quite high.

Mr. Mayer: You mentioned in your brief that you thought the producer should pick up the first 3% and the government the remainder thereafter, as a means. What would your comment be in the direction that the railways, as we know, have pretty complicated or—I do not know whether you would call them sophisticated—but at any rate, hard-to-understand systems of keeping their books and proving to the CTC what their costs are? Are you concerned that if the railways are going to pick up the first 3% they will try to show that there is 3% inflation, whether in fact there is any inflation or not? Or would you sooner see the inflationary factor tied to something other than railway costing? I am thinking of the CPI, or some other method of measuring increases of costs.

The Chairman: Mr. Bullock.

Mr. Bullock: Yes. This inflation—I do not think that we can ever expect to see inside the railroad books, I really do not. The only way that we can make them justify these costs or, like you said, if the inflation is not there, is that we must have some competition.

One of the elements of competition we are talking about is trucking. I am like Bob here; I do not believe trucking will ever replace railroads through the mountains, but trucking is a very important part of this transportation system in terms of the short haul and to the specialty markets. If the railroads are made to compete for that volume that we move in terms of grain, I do not think that we will need to make them justify that inflation, because it will not be there unless it is there.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. de Jong.

Mr. de Jong: Yes, a question to Mr. Gilmour.

What I gather from your remarks, sir, is that your major concern was an efficient transportation system, and that the cost of storing grain is much greater than any increases in your

[Translation]

préoccuper, à mon avis. Chez nous, nous avons la capacité d'accroître encore notre production d'au moins 25 p. 100 si l'on nous en donne la possibilité. Mais quand vous devez entreposer tout cela, c'est bien sûr impossible.

La reprise de l'inflation, 6 p. 100 par année durant plusieurs années, ferait grimper bien des choses. En fait, même au bout de dix ans, cette somme de 650 millions de dollars peut sembler ridicule.

Il faudrait tenir compte de l'efficience dans ce projet de loi. Je pense que nous avons les moyens de verser davantage, parce que je peux en transporter plus. Je peux assurer le transport d'une partie de cette hausse de production, si l'efficience est accrue et qu'on puisse la transporter. Il serait cependant insensé d'augmenter ma production—une hausse que j'estime à 25 p. 100—and de l'entreposer. C'est trop coûteux. Le prix de revient d'une hausse de production est très élevé.

M. Mayer: Vous avez indiqué dans votre mémoire qu'à votre avis le producteur devrait assumer les premiers 3 p. 100 et l'État devrait supporter le reste, comme moyen d'y arriver. Quelles seraient vos observations par rapport à l'affirmation selon laquelle les compagnies de chemin de fer, c'est connu, ont des systèmes comptables assez complexes devrais-je dire sophistiqués—mais de toute façon compliqués et qui leur permettent de faire la preuve de leurs coûts devant la CCT? Craignez-vous que s'il appartient aux compagnies de chemin de fer de supporter les premiers 3 p. 100, elles vont tenter de démontrer que le taux d'inflation est de 3 p. 100, qu'il y ait de l'inflation ou non? Ou préfériez-vous que le taux de l'inflation soit calculé autrement qu'au moyen des coûts des compagnies de chemin de fer? Je pense à l'IPC, ou à une autre façon de mesurer la hausse des coûts.

Le président: Monsieur Bullock.

M. Bullock: Oui. Cette inflation—à mon avis, nous ne devons pas nous atteindre à jamais pouvoir consulter les registres des compagnies de chemin de fer, j'en suis convaincu. La seule manière dont nous pouvons les amener à justifier ces coûts, ou, comme vous dites, si l'inflation est inexistante, c'est de favoriser la concurrence.

Le camionnage est l'un des éléments de cette concurrence. Je suis d'accord avec Bob; je ne crois pas que le camionnage pourra jamais prendre la place du transport ferroviaire à travers les montagnes, mais le camionnage est un élément très important de ce système de transport sur les courtes distances et à destination des marchés spéciaux. Si les compagnies de chemin de fer sont obligées de faire concurrence pour le volume de grain que nous transportons, je ne pense pas que nous aurons à leur demander de justifier cette inflation, car celle-ci ne pourra être démontrée à moins d'exister vraiment.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur de Jong.

M. de Jong: Oui, j'ai une question à poser à M. Gilmour.

Je retiens de vos remarques, monsieur, que votre préoccupation majeure est l'efficacité du système de transport, et que le coût d'entreposage du grain est beaucoup plus élevé que toute

[Texte]

freight costs. In this, and with Mr. Bullock as well, you felt that trucking also had an important role to play in this.

Do you think that we could have both an efficient rail system and, as well, massive or wholesale trucking?

The Chairman: Mr. Gilmour.

Mr. Gilmour: I do not see any conflict between the two. In fact, I think if the railroads are in certain cases ordered to face some competition in a situation like that, as long as within this bill there is room to do some negotiation I think that you will find that there will be efficiencies built in.

I think the thing that concerns me—the inflation one, probably, first; but the second thing that concerns me is the lack of any place in this bill of trying to build some efficiencies. A lot of people are scared to bloody death of variable rates, and I know what they are saying. But they are not saying the same thing when they talk of variable rates as I am saying.

If you cannot build in there so that the guy who is more efficient in moving something cannot lower the cost of moving that, you are going to have a system that I cannot afford to pay for. It is as simple as that.

There are branch lines operating in this province right now, because of high cost and low volumes, that cost more than \$1 a bushel to move the grain out on those lines. I am subsidizing that. This is what I mean; we can have both of them and I do not see a conflict between them.

Mr. de Jong: I assume you are not living on one of those lines?

Mr. Gilmour: No, I am not. But I am probably hauling as far as the man who is living on it.

Mr. de Jong: You are suggesting that the most efficient system will come about through market forces of competition?

Mr. Gilmour: We are seeing it now, with the rationalization of the elevator system. Someone mentioned here the drop of many, many elevators, and regardless of whether you change the Crow or not, that is going to continue. The elevator companies are going to put the axe to those ones which are too expensive to repair and too costly to run.

[Traduction]

hausse des coûts du transport. Comme M. Bulloc, vous êtes d'avis que le camionnage a également un rôle important à jouer dans cette question.

Croyez-vous qu'il soit possible de concilier l'efficience du réseau ferroviaire et le camionnage sur une grande échelle?

Le président: Monsieur Gilmour.

M. Gilmour: Je ne perçois aucun conflit entre les deux objectifs. De fait, je pense que si l'on oblige les compagnies de chemin de fer à faire la concurrence dans une telle situation, dans la mesure où le projet de loi laisse une certaine marge de négociation, je pense que nous constaterons une amélioration de l'efficience.

Je crois que ma première préoccupation, c'est probablement l'inflation; mais la deuxième, c'est l'absence de tout effort dans ce projet de loi pour favoriser l'efficience. Bon nombre de personnes sont affolées par la perspective de taux variables, je sais ce qu'ils craignent. Mais leur inquiétude au sujet des taux variables n'est pas fondée sur les mêmes raisons que la mienne.

Si vous ne concevez pas un régime qui permette à l'entreprise la plus efficiente de diminuer le coût du transport, vous obtiendrez un système que je n'aurai pas les moyens de payer. C'est bien simple.

Il existe des embranchements dans cette province en ce moment sur lesquels, en raison des coûts élevés et des faibles volumes, le transport du grain coûte plus de \$1 le boisseau. Je les subventionne. Voilà ce que je veux dire; les deux réseaux peuvent coexister et je ne perçois aucun conflit entre eux.

Mr. de Jong: Je suppose que vous habitez près de l'un de ces embranchements?

M. Gilmour: Non. Mais je dois probablement faire du camionnage sur des distances aussi grandes que celui qui habite là.

Mr. de Jong: Vous prétendez que le système le plus efficient découlera du jeu de la libre concurrence.

M. Gilmour: C'est ce que nous observons présentement, dans le cas de la rationalisation du système des élévateurs. Quelqu'un a fait état devant nous de l'abandon de beaucoup, beaucoup d'élévateurs, et peu importe si l'on modifie ou non le Nid-de-Corbeau, cela va continuer. Les compagnies qui exploitent les élévateurs vont sabrer ceux dont les frais de réparation ou d'exploitation seraient prohibitifs.

Le président: Votre dernière question, monsieur de Jong.

Mr. de Jong: I look at, as a model of where the market forces are at play, Montana, North Dakota, and South Dakota. Last spring I spent a week visiting elevators and farmers and producers, and talked to the grain commissioner of North Dakota. I do not see an efficient transportation system there. Certainly, the market forces there are forcing farmers to pay tremendous costs in moving grain, and yet they tell me that they do not have good service from the railroads.

M. de Jong: Le Montana, le Dakota du Nord et la Dakota du Sud sont des exemples d'économies où joue la libre concurrence. Le printemps dernier, durant une semaine, j'ai visité des élévateurs et j'ai rencontré des fermiers et des producteurs, et j'ai parlé au commissaire du grain du Dakota du nord. Je n'ai pas vu là de système efficient de transport. Ce qui est sûr, c'est que la libre concurrence oblige les fermiers à payer le gros prix pour le transport du grain, et ils m'ont cependant affirmé que les chemins de fer ne leur donnent pas un bon service.

[Text]

There exists, as well, massive trucking. The Commissioner of Agriculture for North Dakota tells me that this has placed a tremendous burden on the State of North Dakota in terms of road repair. Almost to the person, including the Commissioner of Agriculture who was a Reaganite and a Republican, they wished they had the system we had here.

The Chairman: Mr. Gilmour.

Mr. Gilmour: Well, I am afraid I do not have the same time and money to run around and check things in North Dakota or Montana, but I will tell you this: I have custom combiners come through the States, and they come to my area and they work for me, and they cannot believe the system we run on. They say, we do not do any trucking to put in your little tin steel bins all over the place, so that you can haul it sometime later to an elevator someplace. We put it into a centralized system to start with and we get rid of one handling. If we run into a circumstance, at that time, that that system is full, we block off the street of a town and we fill the main street up with grain, and we come back four days later and it is gone.

Now, I cannot be convinced that that system is as decrepit and so on as you are suggesting it is if they can do that, and I have to go out every fall if I continue to expand my production, even without expanding my base, and build another little tin shack to put my grain in, because I grew more in 1984 than I did in 1983 and more in 1983 than I did in 1982.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Yes. I want to ask Mr. Strain to comment a little more on something he touched on just at the last. That was on the effect of the payment of the benefit, the Crow Benefit, if the bill were to go through—the effect of the payment of the Crow Benefit to farmers and how this would cause certain inequities between different types of farms. You just mentioned it without comment.

The Chairman: Mr. Strain.

Mr. Strain: Yes. Well, I think this whole issue of how the payment should be made is really a smokescreen. I think the best way to sort of clarify it was, if you people come out on Air Canada, you come out on a subsidized airline and the subsidy was paid to the airline. It was not paid to you people. And if it had been paid to you people, and they had charged you more for your trip, the result would have been the same. That is the same as it is with the way these payments should be made. It is a bloody smokescreen and nothing else. The effect is the same on whether it is a large farmer or a small one, but the people who would gain would be strictly the cattle producers who live on government-subsidized land and call themselves free enterprisers.

[Translation]

On y fait également un camionnage sur une grande échelle. J'ai appris de la bouche du commissaire de l'agriculture du Dakota du Nord que cette situation cause une détérioration des routes qui impose à l'État du Dakota du Nord un énorme fardeau financier. Presqu'à l'unanimité, et je cite également le commissaire de l'agriculture, qui est un partisan de Reagan et un républicain, ils souhaiteraient avoir le même système que nous.

Le président: Monsieur Gilmour.

M. Gilmour: Je n'ai malheureusement pas autant de temps et d'argent à ma disposition pour voyager et observer la situation au Dakota du Nord ou au Montana, mais je vous dirai ceci: je fais venir des opérateurs de moissonneuses-batteuses des États-Unis pour faire ma récolte à forfait, et ils n'en reviennent pas de notre système. Selon eux, ils ne font pas de camionnage entre les petits silos en fer-blanc épargnés dans la région, pour que nous puissions ensuite recharger le tout dans d'autres camions pour le transport vers un élévateur situé plus loin. Ils ont un système centralisé qui leur permet tout de suite d'éliminer une étape. S'il arrive que le système soit encombré, ils bloquent la rue d'une ville et ils remplissent la rue principale de grain, puis ils reviennent quatre jours plus tard et tout a été chargé.

Je n'arrive pas à croire que ce système est aussi délabré, etc., que vous le laissez entendre, s'ils peuvent réussir cela, et moi je dois faire faire des travaux à forfait chaque automne et je continue d'augmenter ma production, même sans accroître ma superficie, et construire une autre cabane en fer-blanc pour y entreposer mon grain, parce que j'en ai fait pousser plus en 1984 qu'en 1983 et plus en 1983 qu'en 1982.

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Oui. Je veux demander à M. Strain de développer un point qu'il a abordé à la toute fin. Il s'agissait de l'effet du versement de la subvention, la subvention du Nid-de-Corbeau, en cas d'adoption du projet de loi—l'effet du versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux fermiers et certains inégalités qui en résulteraient entre divers types de fermes. Vous en avez fait état sans développer votre pensée.

Le président: Monsieur Strain.

M. Strain: Oui. Je pense que toute la question des modalités du versement n'est qu'un écran de fumée. Je pense que la meilleure manière de plus ou moins clarifier tout cela, si vous voyagez sur les ailes d'Air Canada, vous utilisez une société aérienne subventionnée et la subvention est versée à la société aérienne. Cela ne vous a pas été versé. Si cela vous avait été versé et qu'ils vous avaient demandé davantage pour votre voyage, le résultat aurait été le même. Il en est de même de la façon avec laquelle ces paiements devraient être effectués. Il ne s'agit là que d'un sacré écran de fumée. L'effet est le même, peu importe qu'il s'agisse d'une petite exploitation agricole ou d'une grande, mais les seuls qui puissent tirer quelque avantage sont les producteurs de bétail qui vivent sur des terres subventionnées par l'État et qui prétendent être des entrepreneurs privés.

[Texte]

[Traduction]

• 1420

The Chairman: Order, please! I think we will let Mr. Strain have the last word in this group. I want to thank all of you for your appearance here. Several of you have alluded to the long sittings we had. They were long indeed, but I think the sittings have been worthwhile.

To dispel any notions to the contrary, I think the members of this committee came here with pretty open minds to listen to you people who will be affected by Bill C-155. I know I did. I came with no preconceived notions, and I cannot say that I am going back a lot less confused. However, we have come and we have listened. And to all of you who have contributed to the process, we owe our gratitude. I express it to you now on behalf of the committee. Thank you all very much.

Mrs. Atkinson: Excuse me, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mrs. Atkinson.

Mrs. Atkinson: I wonder if I may be allowed to make a final statement. I am representing 852 people in my community, and it was not my error that had me slated for this day, when my brief was contained to five minutes. I just wonder if I may sum up briefly what I would like to say right now.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Just before you do, Mrs. Atkinson, I would like to ask if there is anyone in the audience who had asked to be heard but has not been. No? Fine. All right, Mrs. Atkinson.

Mrs. Atkinson: Okay. What I would basically like to say is to request from each and every member of this committee, and the people sitting in the back rows here—there is one gentleman I recall from a very cold day in Saskatoon—that they go back to Ottawa and very specifically interpret what they have heard here.

I think it has been made very clear in my brief that I want this issue dropped when you get back to Ottawa. I want it dropped in the fall. I do not want my little boy ever to have to face this issue again. I do not want his children to face this issue again. If that happens, and if I am in the grave, I assure you I will rise from the grave just as surely as I feel my grandfather and my uncle are sitting behind me today. And my presence will be felt. Now I am mad!

The Chairman: Thank you, Mrs. Atkinson. Thank you all. The committee is adjourned until Friday in Vancouver.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je pense que nous clôturerons la séance auprès du présent groupe par ces paroles de M. Strain. Je tiens à vous remercier tous pour votre présence ici. Plusieurs d'entre vous ont fait allusion aux longues séances que nous avons tenues. Elles étaient longues, en effet, mais je pense qu'elles en valaient la peine.

Afin de dissiper toute impression contraire, je pense que les membres du présent comité sont venus ici sans idée préconçue écouter ce que vous, qui serez touchés par le projet de loi C-155, aviez à leur dire. Je sais que c'est dans cet esprit que je me suis présenté devant vous. Je n'avais aucun préjugé, et je ne puis dire que je m'en retourne avec des idées beaucoup plus claires. Nous sommes toutefois venus et nous vous avons écoutés. Et nous vous sommes reconnaissants d'avoir apporté votre contribution au processus. Je me fais le porte-parole de tout le Comité et je vous remercie beaucoup.

Mme Atkinson: Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Oui, madame Atkinson.

Mme Atkinson: Je me demande si je puis faire une dernière remarque. Je représente 852 personnes de ma région et ce n'est pas de ma faute si l'on m'a mise sur la liste d'aujourd'hui et si l'on a exigé que mon mémoire se limite à une présentation de cinq minutes. Je me demande uniquement si je puis résumer brièvement ce que j'aimerais dire en ce moment.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de vous donner la parole, Mme Atkinson, j'aimerais savoir s'il se trouve dans l'audience quelqu'un qui a demandé d'avoir la parole et qui n'a pu s'exprimer. Non? Très bien. La parole est à vous, madame Atkinson.

Mme Atkinson: D'accord. Mon intervention se résume au fond à demander à chacun d'entre vous, membres du Comité, et personnes qui vous trouvez sur les bancs arrière—je reconnaiss un monsieur rencontré lors d'une journée glaciale à Saskatoon—d'interpréter de façon très précise ce que vous avez entendu ici lorsque vous serez de retour à Ottawa.

Je pense que je vous ai demandé clairement dans mon mémoire de laisser tomber cette question lorsque vous serez de retour à Ottawa. Je veux qu'on laisse tomber cette question à l'automne. Je ne veux pas que mon petit garçon ait à résoudre cette question encore une fois. Je ne veux pas que ses enfants aient à résoudre cette question encore une fois. Si cela devait arriver et que je sois dans ma tombe, je vous assure que je sortirai de ma tombe à l'instar de mon grand-père et de mon oncle dont je sens la présence à côté de moi aujourd'hui. Et ma présence sera ressentie. Comme je suis en colère!

Le président: Merci, madame Atkinson. Merci à vous tous. Le comité est ajourné jusqu'à l'audience de vendredi, à Vancouver.

APPENDIX "TRPT-111"

CONFISCATE THE RAILROADS

We made a good effort to give a brief through normal channels. However in phoning Ottawa we were given conflicting information about deadlines and the formalities of making a submission. We are convinced this was no accident. On two occasions we were told Ms. Sirpaul would phone us right back. John Cooper waited all day for a phone call. None came. In utter frustration and in a final realization of the lack of good faith of the House of Commons Transportation Committee and indeed the whole Ottawa Gov't we quickly organized the Saskatchewan Committee for Railway Confiscation to find alternate political methods and alternate ways of giving our views a public hearing. Within two weeks over two dozen people were busy translating pamphlets into French and German, preparing for an overseas call for Europe to help Saskatchewan by boycotting the Airlines of the Ottawa and the CPR, organizing publicity and a tractor trek through southern Saskatchewan which wended its way with ancient open tractors 170 miles in 100 degree heat. We have only just begun and we believe that by spring even the insensible and incorrigable Ottawa State will be shaken by tax boycotts, refusal of statistical information and a general withdrawal of cooperation. You, the Ottawa State, in your arrogance and your malicious attitudes toward our prairie homeland have forced us to begin organizing this. We are certain that by Spring non cooperation with you will be widespread, You will realize you made a grave error in tampering with the Crow rate: the only benefit Saskatchewan and the Farmers ever received from "confederation" (the Ottawa Empire would be a better word than "confederation").

You will give way before widespread non cooperation just as Monday you gave way to us in the matter of presenting our brief after we had the courage to bring your hearings to a halt. Make no mistake Saskatchewan will not allow an alien government to destroy the Crow rate and loot the agricultural economy for the benefit of the Ottawa and its bed partners: the CPR and the CNR. This is the land of Dumont of Poundmaker, of Big Bear of Veregin and our generation is no less patriotic, no less filled with love for our prairie, for our broad Saskatchewan. Nor are we any less able and brave. But we are now more numerous and strong than when your suzerainty was illegally and undemocratically established here in 1870 and 1885 against the will of the people by the guns of generals Middleton and Wolsely.

Ottawa was established on the Saskatchewan with violence and against the will of the people, Ottawa which has no representatives from Saskatchewan and no support and confidence in the West has no moral or legal right to make any decisions what so ever concerning our homeland let alone decisions on something as vital as freight rates. Only the consent of the people of Saskatchewan given through a referendum on the Crow, with questions framed by

the principle spokesmen of the Saskatchewan farmers (the S F A, the N F U, and the Palliser Wheat Growers) or the consent of the majority of our provinces Members of Parliament can give your Ottawa State the legal and moral right to make a decision concerning our Crow rate. In the absense of such consent we are fully justified in employing all sorts of non violent resistance to your illegal, despotic and undemocratic attack on our homeland, our communities, our farms, our Saskatchewan. And we shall resist!

While not in anyway conceding the legitimacy of the Ottawa in making decisions for Saskatchewan in defiance of the will of the people, we would like to comment on the actual substance of Bill C-155, always bearing in mind that passage of this Bill without a referendum with questions framed by our spokesmen or consent given by the majority of our MP's is coercion, despotism and fundamentally immoral and illegal.

Marginal lands will revert to pasture or even wilderness. Medium quality lands, where continuous cropping is now viable with the aid of fertilizer and herbicides, will revert to half and half summerfallowing for weed control and provision of nitrogen, and the wind will whip bare fields into black blizzards. This is the future you are trying to impose on us. Even on rich, well watered lands fertilizing and yield will be greatly reduced. You will learn just how much the total production of grain depends on the price of grain. Or perhaps you realize this already but feel that you can increase the ability of the grain transportation system to handle the grain crop by eliminating most of the grain crop. Such an inspired scheme would be quite in keeping with the genius of the Canadian corporate and bureaucratic elite.

It is fundamentally unjust as well as economically insane to saddle grain farmers with greatly increased transportation costs. We paid more than our fair share for the development of the railways when we purchased and made valuable the enormous railway grant lands. On the farm of one of our members, two of his three quarters were bought from the Canadian Northern Railway for 110 ounces of gold or 45 thousand dollars at current value. This formed the nucleus of a farm debt that crippled subsequent generations. In the Macrorie area about a third of the land was given to the Canadian Northern Railway. The community was bled and impoverished for almost thirty years by the tribute paid because the railway capitalists were given something for nothing. Why should communities like this have to pay any more for railways they have already paid dearly for?

WHAT SHOULD BE DONE?

The farmers and other producers have a right, and indeed an obligation, to seize and confiscate the railways and all the properties of the Ottawa government and the business elite. It is we who must operate and own the wealth that our labour created. Only after such a change will we consent to discuss the issue of changing freight rates. And then the discussion will be amongst ourselves as free people and not with an incorrigible and malicious

government. Only when we are collective owners of the railways and run them without the mediation of the State and business can we assure that they will be well run and that the wealth contributed to the transportation system will be used wisely and frugally.

The most important issue to be addressed is how to bring about producer control of the railways and an end to the Control of the Ottawa State and the C.P.R. A mass mobilization of the farming public could like the illegal sit down strikes that gave birth to the CIO and the United Auto Workers despite the hatred and brutality of the fascistic Liberal Hepburn government, could work. Or a mobilization on the scale of that organized by Zapata in the State of Guerro could also accomplish this. We can hope. But we also have an interim solution which can succeed with a less dramatic mobilization of public opinion if the present government is swept way and a rare balance of power gives the west some influence (which was actually the situation in which we were able to win the Crow rates back in the twenties).

The capital cost and maintenance portion of the freight rate payed on Western bulk commodities such as coal and wheat and potash should be regarded as a contribution to the maintenance of the general fabric of the societies transportation system and should therefore be deductible from the personal income tax of miners, potash workers, farmers etc. This capital cost and maintenance portion of the freight rate should be placed in the hands of a board elected by the miners, grainhandlers, farmers, transport workers, and other bulk commodity producers. (and only the producers not the management or 'owners') They will have the power to scrutinize the performance of the railway and withhold the capital cost and maintenance portion of the freight rate if railway performance is not satisfactory. Equity will be taken in the railway equivalent to the capital cost and maintenance portion of the freight rate handed over. The value of the railway will be calculated by looking at the profitability of various lines. Since the railways believe that twenty percent is a normal return on equity it follows that five times the profit should be the ceiling for any valuation of the railway.

Of course the real issue is the same as that passed by a mugging in a back alley. You wish to take part of our income and if you are strong enough you will. If you are stronger than we are you will succeed in shifting the burden of paying for freight rates from Ottawa and the Railways on to the backs of the farmers. This is widely understood among the populace and this is why you will encounter inflexible opposition no matter what pirorations and flim flam and eye wash you come up with. However your tactics differ from those of a back street mug, assuming of course you dont send your tanks through the streets of Regina as you sent them through the streets of Montreal in 1970.

Your primary tactic has been to play on and encourage the division among farmers. In this you have especially relied on the Saskatchewan Wheat Pool and have assiduously avoided a referendum with questions framed by the three main streams of farm opinions the Saskatchewan Federation of Agriculture the

National Farmers Union and (a very small Stream) the Palliser Wheat Growers. You are fully aware that the Pool is not a normal voluntary farm organization which can in any way be said to be a spokesman for farm opinion. Having over 50 % of the shipping points for grain in the Province membership in the Pool is virtually an economic necessity, virtually compulsory if you want to sell grain and farm. Membership only means you want to sell grain, it doesn't mean you endorse the politics of the pool or participate in it in any way. We know many who despise the present management of the Pool and who are none the less forced by economic necessity to maintain membership. Only a voluntary organization can give an honest representation of farm opinion. You know this and this is why you have concentrated on winning the meaningless approval of the Pool bureaucracy and big wigs and avoided genuine farm organizations such as the NFU. This is why you have ignored the widespread mutinies within the Pool which will probably end with wholesale dismissal of the present hierarchy (a goal which our committee is going to work toward).

However the clever avoidance of real farm opinion and the reliance on shrill minority organizations like the Barley Growers Association, the courting of the pool bureaucracy whose connection with farming is less real than was Marie Antoinette's when she dressed as a milk maid at Versailles... all this is part of your extremely brilliant effort at frustrating democracy and circumventing the will of the people. We know your tricks. They also involve clever manipulation of the media. Certainly there is reason to believe that their has been direct intervention in the reporting of the CBC to promote the propaganda of the Ottawa government. That is why we and the NFU called for a mass firing of CBC personnel. We have actually suggested dismantling your CBC all together and putting it in local hands. Cooper after an hours appearance on the Gormley radio phone-in-show was approached by a person whose conscience had been pricked by his appeal. Cooper had said that the song composed for the Tractor Trek was sung to the tune of the old evangelical hymn Dare to Be A Daniel and that the spirit of the whole mobilization against Pepin and Ottawa reflected the theme of that fine old hymn. One has to make a stand against injustice and do ones duty even though one is out numbered and weak. One has to be brave and stand for what is right. This person, who revealed their name to Cooper, said they had been involved in clandestine monitoring of the media on the Crow issue for two years. They were enjoined to keep their activity secret even from their relatives. They would send summaries of broadcasts to their Ottawa masters via the J.S. Laxtle Agency when their Ottawa superiors found something interesting they would order a verbatim recording or transcript of the broadcast. They finally felt guilty about the secrecy around their work and the uses to which the Ottawa State might be putting it. Incidentally the 'spook' was told to pay special attention to the Saskatoon media personality Kevin Hersch. In discussing this revelation with a media person Cooper was told that they were aware that the Ottawa government seemed to be monitoring things through unconventional channels. Of course it would not be so strange for the Ottawa government to keep track of what the media was saying. Such an effort might even be regarded as an attempt to understand public opinion: However the fact that this monitoring was made clandestinely and was done via an Ad agency where the expenditure and activity would in all

likliehood escape the scrutiny of the Parliament indicates that there is something so wrong and so undemocratic about Ottawa's media activity that it must be wrapped in the deepest secrecy and hidden from the Parliament. We don't know what Ottawa is doing behind its grey walls. If it was not for the very brave act of conscience on the part of the poor little spook we would not even be aware that something was gravely wrong. Not so dramatic as spooks or the continuous stream of colored reporting from the CBC is the stream of pamphlets and advertising by Transport Canada. It is a fundamental outrage and misuse of the State to poor public money raised by compulsion, into promoting a political line or Bill or proposition before the Parliament has voted on it. Public money should not have been used to promote Bill C-155 before it became the law of the land. To allow the government to use the resources of the State for partisan purposes of promoting policies before they become law is so dangerous a practice we can only shake our head and stand amazed by your failure to raise a hue and cry. In this you have abdicated the role of parliament as a bulwark against the despotic bureaucratic and executive branches of the State. Your servile duty to party, your iron leader, these matter more to you than your ancient and honorable task of upholding liberty and curbing executive excess. If you had any shame you would resign.

We are engaged in a struggled with the Ottawa State which is as ruthless in its dishonesty as any Nazi or Bolshevik. You, Ottawa, understand nothing but naked power and to obtain your ends you would say or do anything. If it served your purposes you would just as happily quote Chairman Mao as Gilson. There is something idiotic about engaging in the details of the debate with an opponent such as you who is so utterly with out sincerity. It is silly to talk with someone who doesn't even believe that they are saying. Any parties such as the Wheat Pool who fondly believe they can engage you in honest debate or sway you with reason are dangerous fools. Your the Leviathan and all who face you must recognize this, or they will have absolutely no hope of defeating you or curbing you.

Your arguments in favour of abolishing the Crow are silly. We will not be better off if we are poorer. We will not be better off if the burden of paying for railway transportation is taken up by us instead of Ottawa and the Railways. Higher freight rates and compensation will not act as an incentive to monopolies such as the Railways. They know they will receive our business no matter how wretchedly they serve us. Their restraint is fear. By destroying the Crow rates you will have demonstrated the farmers weakness. Senseing this weakness, like a vulture or a jackal, the Railways will press in for even more concessions they will despise us and give us even worse service.

Bill C-155 proposes a Senior Grain Transportation Committee which will have wide powers over grain car allocation remuneration to grain companies railways and lake shippers and act as watch dog over railway performance. The majority of seats on this exceedingly powerful committee will be held by the grain trade, railways and lake shippers. Is your proposal for only three farmer mermbers a calculated insult. Even for Ottawa you have gone a bit far

in ignoring the farmers and the real producers. But Pepin was not content with giving the Railways and commercial grain trade effective control of the grain transportation system. Having ensured against farmer and public supervision, he gagged parliamentary control of the Committee. Parliament is bound by this Bill to vote on any motion of the Senior Grain Committee within five days after a motion concerning such vital matters as railway remuneration is tabled. Debate is not allowed to go on for more than one consecutive hour, and no MP is allowed to speak for more than 10 minutes. Farmers, the people as a whole and even Parliament are pushed aside in favour of the railways, the grain companies and the bureaucratic and executive arms of the State. The grain trade and the railways are expected to police themselves, something like hiring a wolf to guard the sheep.

By handing over effective control to the grain companies and railways, by allowing the Committee to allocate grain cars and by allowing differential freight rates, the Pepin plan will make it possible for the grain companies and the railways to discriminate against points and lines they wish to eliminate. This will force farmers to haul further and put more of the cost of transporting grain onto their backs. Committee control of grain car allocation will effectively emasculate the control of the farmer supervised Wheat Board over grain movement.

Higher freight rates will eat into the already low prices for grain, and there will be few compensating benefits. Higher freight rates will temporarily increase the supply of cheap feed grain, thereby benefiting feeders. In the long run falling grain prices caused by rising freight rates will gravely discourage feed growing and, less severely, discourage production of all cereals and oilseeds. Barley and oats will be abandoned for higher priced oilseed and wheat crops because rapidly rising freight rates will take a smaller aliquot of the total price of these grains. The great volumes of barley now exported from the West to Canada and overseas will not be available to benefit Western feeders because they simply won't be grown as field crops in a few years.

If feeding and meat consumption increased greatly they would provide a local and Canadian market for barley diverted from export by high freight costs. Feed grain prices would not fall so sharply, and production of feed barley and oats would not shrivel up. Given the monopoly in food retailing and wholesaling and the widespread and growing unemployment and poverty in Canada this optimistic scenario is very unlikely to come about. The benefits of cheaper feed grain, and the subsequently cheaper meats, will be pocketed by Safeway, Weston and Loblaws not by the meat producer or consumer. Retail prices will not fall much, and consumer demand and consumption will not be strengthened by falling farm gate prices for meat and barley. No doubt Loblaws will be able to invest a little more in Hollinger Mines, and Safeway will have more profits to invest overseas in its new store chain in West Germany. Given growing discrepancies in wealth, given the grinding poverty of millions of unemployed and minimum wage earners who cannot afford meat or the basics of a good diet, it is absurd to believe that a new market for red meat

will open up in Canada until the present economic and social system is changed. As to the possibility of exporting new production, this is also unrealistic because Canadian cattlemen, especially Western cattlemen, must feed and house their animals through six months of winter, and hogs and poultry must be provided with elaborate heated housing. We will never be competitive with other meat exporters, such as Australia, New Zealand and Argentina, which have much milder climates.

The initial surge in red meat production caused by cheap barley will lead to devastating surpluses which the economy will not be able to absorb. Farm gate meat prices will plummet, causing widespread distress among livestock producers, most of whom are also grain producers who will be smarting from falling grain prices. If grain prices fall by a little over a dollar, and they will if your plan is imposed, all investment in Western agriculture will cease, and no new equipment will be purchased. The sagging farm machinery industry will be totally eclipsed. In a bitter struggle to carry on in a world of three dollar wheat and two dollar diesel fuel (another "blessing" from our beloved government) farmers will patch and repatch increasingly dilapidated machinery. Ill equipped and broken down half the time, we will do increasingly poor jobs of farming, and yields will suffer.

John Cooper
Box 131 Macrorie Sask.
July 22, 1983
(243 2146)

Dear Editor:

The Regina CBC radio totally misrepresented the position of the Saskatchewan Committee for Railway Confiscation on their noon farm broadcast July 21st. They said we want to see a revolution like that in India in the 1930's. We absolutely do not want revolution or anything like it. We want peaceful non-violent civil disobedience, quite a different thing... and incidentally there was no revolution in India where peaceful non-violent civil disobedience ended Britains colonial rule which was similar to the rule of the Ottawa State over Saskatchewan.

We agree with the N F U in condemning the CBC radio and TV coverage of farm news. Actually the CBC's misrepresentation and hostility simply helps prove our point that the Ottawa government and its institutions are not sensitive to Saskatchewan and are working against us rather than for us. It seems that the CBC as well as grain transportation would be improved greatly by being taken out of Ottawa's hands.

(Original signed by)

John Cooper
for the
Saskatchewan Committee for
Railway Confiscation

APPENDIX "TRPT-112"

TRANSPORTATION COMMITTEETHE CROW CHANGE BILL C-155

Consensus for change as our Prime Minister called it. It makes one wonder that in our Democratic society even begin to think it is something close to a Totalatarian State or a Dictatorship and applied to the time of Caesar or Napolean. How can one even begin to think that we are a nation of equals. One section namely one hundred fourty thousand permit holders on a 200% plus transportation tariff system for approximately 8 decades and the rest of the nation on a 100% tariff system or less due to consumption of grain.

I have personally talked to many farmers all who have voted for crow retention in local meetings and yet the executive people of all groups say that farmers want change. There are several cattle association members in my area that have not been asked to even vote on the crow issue yet the President of their association says they want change. How about a direct vote on the issue it would be the only Democratic method one should use to get consensus for change.

For one reason or another people in our nation refer to grain as a raw product, one should be a little more broad minded with the cheap food of this nation, just imagine shipping 60 loaves of bread and trying to store the product for a year or so, how unreal can one get.

Just a brief comment on the price of a processed bushel of wheat at the store just over \$50.00 and the nation is going after the fellow at the bottom who receives approximately \$4.80 to pay all the 200% transportation tariff and the consumer nil.

A bushel of malt barley - the end result at our liquor store is \$125.00 and over yet these poor alcoholics think I should pay all the freight out of my \$3.00 (three dollar) value and an 80% production cost factor. In my time I have known a neighbour who was committed to a 24¢ a bushel harvesting cost, this party hauled this barley into the elevator loaded a carload and received a bill from the C.N.R. for moving this grain.

Snavely, who did a cost study of producing a bushel of wheat and by using his costing formula it costs \$12.94 to grow a bushel of wheat in Canada, meaning farmers lose about \$7.00 a bushel or 7 Billion a year using a 22.5% profit factor.

In the year 1980 railways lost 335 Million. According to Pepin the Snavely Commission reported a real loss of 10 Million. Is it Parliamentary immunity that one can make this so different. Also the year 1982 air transportation cost approximately 330 Million to serve between 1 and 2 percent of the public who I do believe can afford to pay the real cost of transportation. At this rate the rest of the nation should receive 16.17 Billion using the 2% factor. Hardly a nation of equals. One should take into account construction and operating subsidies payed to the St. Lawrence Seaway National Harbours, Roads, Mirabel and Pickering plus all other airports under federal control. This being hardly equal to the agricultural sector who have to build their own terminal, loading and handling facilities plus assuming the cost of transportation farm accountants tell us in the agricultural sector the profit range on a very good operation is between 3 and 5 percent. Stats Canada indicate interest on debt in agriculture is 5 Billion over net income the highest ever. Hardly a viable investment outlook, highest in history.

The dismiss of our box car fleet is beyond approach. The best way to ship items is in containers, harbours are a good indication. We have not changed the method of loading a box car since the day of the first locomotive. We have not discovered how to top load or end load a box car in two centuries or bottom or end dump.

For the nation to commit itself to the cost of moving grain to the export market retains the equal amount in the form of trade. Should the producer have to pay the cost of transportation. This takes the equal amount out of the western economy. With a 5 to 7 times roll over value the nations government retrieves its funds through taxation. This results in a revolving fund that is self sustaining. If the producer does not have funds he is unable to spend it. Zero times crow is the only answer with a user pay policy. There seems to be a lot of confusion as to who the user is, consumer or producer. Gentlemen, it's the consumer. Should I consume a piece of farm equipment or a gallon of gasoline the price is not the same at my farm as the price at the factory or refinery.

We are fully aware that grain producing nations are subsidized in a direct form through tax concessions, protective barriers in the form of subsidy to export (eg.) West Germany. A comparison study to transportation cost in all producing countries including grain prices should be undertaken. In all the transportation talks no politician has come out with any figures on this as if such did not exist and we are the only nation.

Upon reading the Gilson Report or Proposal I see that energy cost in farming is approximately 20% of income. I would beg to differ according to my operation. It consumes 50% of my income.

Should the Pepin Plan go through would a tomato, potato, grape or apple be the same price at their farm gate as wheat, oats, barley, canola or flax be at mine. There is no difference.

BILL

C-155

Transportation costs extended to the year 2000 using Pepin's 81/19 formula would average 59.96

SECTION 59 C-155

There must be doubt in the crow change proposal when one needs a committee to study failure rather than hiring extra revenue people to keep track of profits.

Thank you

Presented by N. Cherkas

Box 23

Kamsack, Saskatchewan

SOA 1SO

APPENDICE «TRPT-111»

IL FAUT CONFISQUER LES CHEMINS DE FER

Nous avons essayé de présenter un mémoire par les voies ordinaires. Toutefois, lorsque nous avons téléphoné à Ottawa, on nous a fourni des renseignements contradictoires au sujet des délais et des formalités à remplir dans le cas des présentations. Nous sommes convaincus que cela ne s'est pas produit par accident. A deux reprises, on nous a dit que Mme Sirpaul allait communiquer avec nous par téléphone sans tarder. John Cooper a attendu un appel toute la journée. Il n'y a pas eu d'appel. Dans un grand sentiment de frustration et comprenant enfin la mauvaise foi du Comité des transports de la Chambre des communes et même de toute la clique d'Ottawa, nous avons rapidement organisé le Comité de la Saskatchewan pour la confiscation des chemins de fer afin de trouver d'autres moyens politiques et d'autres moyens encore de faire connaître publiquement notre point de vue. Moins de deux semaines plus tard, plus de vingt-cinq personnes travaillaient activement à traduire des documents en français et en allemand, à se préparer à demander l'aide de l'Europe envers la Saskatchewan pour le boycottage des sociétés d'aviation d'Ottawa et du Canadien Pacifique, à organiser de la publicité et à lancer à travers le sud de la Saskatchewan un défilé de vieux tracteurs, dans une chaleur accablante. Nous venons seulement de commencer notre travail et nous croyons que, au printemps, l'insensible et incorrigible État d'Ottawa sera lui-même secoué par les boycottages de l'impôt, le refus de fournir des renseignements statistiques et le refus général de collaborer. C'est vous, l'État d'Ottawa, dans votre arrogance et vos attitudes malicieuses à l'égard de notre pays natal des Prairies, qui nous avez forcés à entreprendre cette organisation. Nous sommes sûrs que, au printemps, la non-collaboration avec vous sera généralisée. Vous comprendrez alors que vous avez fait une grave erreur en défaisant la structure tarifaire du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire en retirant le seul avantage que la Saskatchewan et les exploitants agricoles aient jamais reçu de la «Confédération» (il conviendrait de parler de l'«Empire» d'Ottawa plutôt que de la «Confédération»).

Vous allez céder devant ce refus général de collaborer, tout comme vous avez cédé devant nous lundi pour nous permettre de présenter notre mémoire après que nous ayons eu le courage de paralyser vos audiences. Ne vous y trompez pas. La Saskatchewan ne permettra pas à un gouvernement étranger de détruire le tarif du Nid-de-Corbeau ni de piller l'économie agricole à l'avantage d'Ottawa et de ses comparses, le Canadien Pacifique et les Chemins de fer nationaux. C'est ici le pays de Dumont, de Poundmaker, du Grand Ours, de Veregin et les gens de notre génération sont tout autant des patriotes, des gens tout aussi remplis d'amour envers nos prairies, envers notre grande Saskatchewan. Nous ne sommes pas moins capables, pas moins braves qu'eux. Mais nous sommes aussi, aujourd'hui, plus nombreux et plus forts qu'en 1870 et en 1885, c'est-à-dire au temps où votre domination a été établie,

illégalement, antidémocratiquement et contre la volonté des gens, par les canons des généraux Middleton et Wolsely.

Ottawa s'est établi en Saskatchewan par la violence et contre le désir des gens. Ottawa, qui ne compte pas de représentant de la Saskatchewan, qui ne s'est acquis ni l'appui ni la confiance de l'Ouest, n'a le droit moral ou juridique de prendre aucune décision au sujet de notre pays natal, en particulier des décisions sur des questions aussi essentielles que les tarifs du transport des marchandises. Seul le consentement des gens de la Saskatchewan, fourni par le moyen d'un référendum sur le Nid-de-Corbeau, en réponse à des questions formulées par les principaux porte-parole des agriculteurs de la Saskatchewan (notamment le Syndicat national des cultivateurs) ou le consentement de la majorité des députés de nos provinces peut fournir à votre État d'Ottawa le droit juridique et moral de prendre des décisions au sujet de notre tarif du Nid-de-Corbeau. En l'absence d'un tel consentement, nous sommes entièrement autorisés à utiliser tous les moyens de résistance non violente contre cette attaque illégale, despotique et antidémocratique contre notre pays natal, nos collectivités, nos fermes, notre Saskatchewan. Et nous continuerons de résister!

Sans aucunement concéder qu'Ottawa puisse légitimement prendre des décisions pour la Saskatchewan malgré la volonté des citoyens, nous voulons présenter des commentaires sur le fond même du projet de loi C-155, sans jamais oublier que l'adoption de ce projet de loi sans un référendum dont les questions seraient formulées par nos porte-parole ou sans un consentement exprimé par la majorité de nos députés constitue une mesure de coercition et de despotisme, fondamentalement immorale et illégale.

Les terres marginales redeviendront des pâturages ou même des déserts. Les terrains de qualité moyenne, où il est possible de pratiquer aujourd'hui des cultures ininterrompues grâce aux engrains et aux herbicides, reviendront au régime de jachères pratiquées la moitié du temps pour la lutte contre les mauvaises herbes et l'enrichissement en azote et le vent soulèvera des tempêtes noires dans les champs sans culture. C'est là l'avenir que vous voulez nous imposer. Jusque sur les terres riches et bien irriguées, l'engraissage et le rendement seront grandement diminués. Vous apprendrez à quel point la production totale des céréales dépend du prix de celles-ci. Ou peut-être le comprenez-vous déjà mais pensez-vous que vous pouvez accroître la capacité du système de transport des céréales en faisant disparaître la plus grande partie des récoltes. Un plan aussi inspiré serait tout à fait conforme au génie de l'élite des entreprises et de la Fonction publique du Canada.

C'est fondamentalement injuste en même temps qu'insensé sur le plan économique d'imposer aux producteurs de céréales de grandes augmentations du coût du transport. Nous avons payé plus que notre juste part de la mise en valeur des chemins de fer lorsque nous avons acheté et mis en exploitation les énormes terrains concédés aux chemins de fer. Deux des trois quarts de section qui constituent la terre d'un de nos membres ont été achetés à la Canadian Northern Railway au pris de 110 onces d'or soit 45 000 \$ aux prix

d'aujourd'hui. Cela a constitué le début d'une dette agricole qui a pesé sur les générations suivantes. Dans la région de Macrorie, environ le tiers des terres ont été condécées au Canadian Northern Railway. La collectivité a été saignée et appauvrie durant près de trente ans par le tribut versé aux capitalistes des chemins de fer, lesquels avaient reçu un pur cadeau. Pourquoi de telles collectivités devraient-elles payer encore plus aux chemins de fer qu'elles ne l'ont tellement fait déjà?

QUE FAUT-IL FAIRE?

Les agriculteurs et autres producteurs ont le droit et même le devoir de saisir et de confisquer les chemins de fer et toutes les propriétés du gouvernement d'Ottawa et de l'élite des affaires. C'est nous qui devons exploiter et posséder les richesses créées par notre travail. C'est seulement après un tel changement que nous consentirons à discuter de la question du changement des tarifs du transport. Et le débat aura lieu alors entre nous, citoyens libres et non avec un gouvernement incorrigible et malicieux. C'est seulement lorsque nous serons les propriétaires collectifs des chemins de fer et que nous les dirigerons sans la médiation de l'État et des affaires que nous pourrons faire en sorte qu'ils soient bien dirigés et que les richesses fournies au réseau de transport soient utilisés avec sagesse et économie.

La question la plus importante qui se pose est celle de savoir comment donner le contrôle des chemins de fer aux producteurs et mettre fin au contrôle qu'exercent l'État d'Ottawa et le Canadien Pacifique. Une mobilisation massive du public des agriculteurs pourrait fonctionner, tout comme les grèves sur le tas illégales qui ont donné naissance au CIO et aux Travailleurs unis de l'automobile malgré la haine et la brutalité du gouvernement libéral fasciste de Hepburn. Cela pourrait aussi se faire par une mobilisation à l'échelle de celle qu'a organisée Zapata dans l'État de Guerro. Nous pouvons espérer. Mais nous pouvons aussi détenir une solution intérimaire susceptible de connaître le succès malgré une mobilisation moins spectaculaire de l'opinion publique si le gouvernement actuel est balayé et qu'un rare équilibre du pouvoir donne quelque influence à l'Ouest (ce qui a été effectivement le cas lorsque nous avons pu obtenir les tarifs du Nid-de-Corbeau, durant les années 1920.)

La partie qui va aux immobilisations et à l'entretien à même le tarif du transport payé dans le cas des produits en vrac de l'Ouest tels que le charbon et le blé et la potasse devrait être considérée comme un apport à l'entretien de la structure générale du réseau de transport de la société et devrait par conséquent pouvoir être déduite de l'impôt sur le revenu personnel des mineurs, des travailleurs de la potasse, des agriculteurs, etc. Cette part du tarif du transport qui va aux immobilisations et à l'entretien devrait être placée entre les mains d'un conseil élu par les mineurs, les manutentionneurs de céréales, les agriculteurs, les travailleurs du transport et les autres producteurs de produits en vrac (les producteurs seulement et non les administrateurs ni les propriétaires). Ils auront le pouvoir d'examiner le

rendement des chemins de fer et de retenir la partie du tarif des transports qui correspond aux immobilisations et à l'entretien si le rendement des chemins de fer n'est pas satisfaisant. Il sera pris dans les chemins de fer une participation équivalant à la part du tarif ferroviaire représentant les immobilisations et l'entretien. On calculera la valeur des chemins de fer en examinant la rentabilité des diverses lignes. Puisque les dirigeants des chemins de fer sont d'avis que vingt pour cent constituent un rendement normal de l'avoir propre, il s'ensuit que cinq fois le profit devraient constituer le plafond de toute évaluation des chemins de fer.

Évidemment, la véritable question est celle-là même qui se pose lorsqu'on se fait assommer dans une ruelle obscure. Vous voulez prendre une partie de notre revenu et si vous êtes suffisamment fort, vous allez le faire. Si vous êtes plus fort que nous, vous allez réussir à transférer le poids des tarifs du transport d'Ottawa et des chemins de fer sur les épaules des agriculteurs. C'est quelque chose que le peuple comprend bien et c'est pourquoi vous allez vous trouver aux prises avec une opposition inflexible malgré toutes les simagrées, toutes les contorsions et tout le camouflage que vous pourrez imaginer. Vos tactiques diffèrent toutefois de celles des assommeurs, à condition, bien sûr, que vous ne faisiez pas circuler vos chars d'assaut dans les rues de Regina comme vous l'avez fait dans les rues de Montréal en 1970.

Votre principale tactique a été d'utiliser et d'encourager la division entre les agriculteurs. Pour cela vous avez compté tout spécialement sur le Pool du blé de la Saskatchewan et vous avez évité avec soin d'organiser un référendum dont les questions seraient formulées par les trois principaux groupes d'agriculteurs de la Saskatchewan: la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan, le Syndicat national des cultivateurs et (très petit groupe) les producteurs de blé de Palliser. Vous savez très bien que le Pool n'est pas une organisation agricole volontaire du type habituel qui puisse se dire de quelque manière le porte-parole de l'opinion agricole. Que plus de 50 % des points d'expédition des céréales de la province soient membres du Pool, c'est presque une nécessité économique, presque une obligation si l'on veut vendre des céréales et pratiquer l'agriculture. La qualité de membre signifie uniquement que vous voulez vendre des céréales, non que vous adoptez les politiques du Pool ou que vous y participez de quelque façon. Nous connaissons bien des gens qui méprisent la direction actuelle du Pool mais qui sont pourtant forcés par la nécessité économique d'en demeurer membres. Seule une organisation volontaire peut fournir une représentation honnête de l'opinion agricole. Cela, vous le savez et c'est pourquoi vous avez fait porter le gros de vos efforts sur l'acquisition d'une approbation sans signification de la part des bureaucrates et des grands manitous du Pool et que vous vous êtes tenus à l'écart des organisations agricoles authentiques du genre du SNC. C'est la raison pour laquelle vous n'avez pas tenu compte des nombreuses révoltes qui se sont manifestées au sein du Pool et qui aboutiront probablement au renvoi intégral de la hiérarchie actuelle (objectif auquel va travailler notre comité).

Pourtant, la ruse avec laquelle vous vous êtes tenus loin de l'opinion agricole véritable et avez compté sur des minorités bruyantes comme la Barley Growers Association et avez courtisé la bureaucratie du Pool, dont le lien avec l'agriculture est moins réel que ne l'était celui de Marie-Antoinette habillée en laitière à Versailles... tout cela fait partie des efforts extrêmement brillants que vous déployez pour faire échec à la démocratie et ne pas tenir compte de la volonté du peuple. Nous connaissons vos trucs. Ceux-ci comprennent une manipulation habile des media. On peut certes croire qu'il y a eu des interventions directes dans les rapports présentés par Radio-Canada dans le sens de la propagande du gouvernement d'Ottawa. C'est à cause de cela que, avec le SMC, nous avons réclamé le congédiement global du personnel de Radio-Canada. Nous avons effectivement suggéré que votre société Radio-Canada soit démantelée et remise entre les mains des autorités locales. Après être passé pendant une heure à l'émission radiophonique de Gormley, qui comporte une participation par téléphone, Cooper a été abordé par quelqu'un que son appel avait troublé. Cooper avait dit que la chanson composée pour le défilé des tracteurs était sur l'air du vieux cantique Dare to Be A Daniel et que l'esprit de toute la mobilisation contre Pepin et Ottawa traduisait le thème de ce beau vieux cantique. Il faut se prononcer contre l'injustice et remplir son devoir alors même qu'on est en tout petit nombre et faible. Il faut se montrer brave et lutter pour la justice. Cette personne, qui a révélé des noms à Cooper, a dit que les personnes en question faisaient depuis deux ans la surveillance clandestine des reportages des media sur la question du Nid-de-Corbeau. Elles devaient garder leur activité secrète, sans en parler à leurs plus proches parents. Elles devaient envoyer des résumés des émissions à leurs maîtres d'Ottawa par l'intermédiaire de l'agence J.S. Laxtle. Lorsque leurs supérieurs d'Ottawa trouvaient quelque chose d'intéressant, ils ordonnaient un enregistrement textuel ou une transcription de l'émission. Ces personnes en étaient venues à se sentir coupables au sujet du secret qui entoure leur travail et de l'utilisation que l'État d'Ottawa pourrait bien en faire. Au fait, l'«espion» s'était fait dire de s'intéresser tout spécialement à Kevin Hersch, personnalité des media de Saskatoon. Lorsque Cooper a discuté de cette révélation avec un représentant des media, il s'est fait dire qu'on avait conscience que le gouvernement d'Ottawa semblait surveiller ce qui se passe par des voies peu ordinaires. Bien sûr, ce ne serait pas tellement étrange que le gouvernement d'Ottawa se tienne au courant de ce que disent les media. Cette activité pourrait même être considérée comme la volonté de comprendre l'opinion publique. Toutefois, puisque cette surveillance a été faite clandestinement et par l'intermédiaire d'une agence de publicité, cette dépense et cette activité devant très vraisemblablement échapper à tout examen de la part du Parlement, cela indique qu'il y a quelque chose de tellement mauvais et d'antidémocratique dans l'activité d'Ottawa relative aux media qu'il faut entourer cela du plus profond secret et le cacher au Parlement. Nous ne savons pas ce qui se passe derrière les murs gris d'Ottawa. N'était le très brave sursaut de conscience du pauvre petit espion, nous ne saurions même pas qu'il y a quelque chose de très mal. Il y a une réalité moins dramatique que les espions et le flot continu des reportages biaisés de Radio-Canada et c'est le flot des documents et de la publicité publiés par Transports Canada. Il s'agit là d'une utilisation mauvaise et fondamentalement scandaleuse des

deniers publics obtenus par la force et servant à promouvoir une décision politique, un projet de loi ou une proposition avant que le Parlement se soit prononcé à ce sujet. Les deniers publics ne devraient pas servir à la publicité du projet de loi C-155 avant que celui-ci n'ait acquis force de loi. Permettre au gouvernement d'utiliser les ressources de l'État à des fins partisanes et pour faire valoir des politiques avant que celles-ci n'aient force de loi, c'est une pratique tellement dangereuse qu'on ne saurait manquer de s'étonner que vous ne vous y soyez pas opposés. Par là vous avez renoncé au rôle du Parlement, rempart contre les pouvoirs despotes de la Fonction publique et de l'exécutif de l'État. Votre devoir servile envers le parti, votre chef à la main de fer, cela vous importe plus que votre tâche ancienne et honorable de sauvegarder la liberté et d'empêcher les excès du pouvoir exécutif. Si vous aviez un peu de honte, vous résigneriez vos fonctions.

Nous sommes engagés dans une lutte contre l'État d'Ottawa, aussi implacable dans sa malhonnêteté que tout état nazi ou bolchevique. Vous autres, à Ottawa, vous ne comprenez rien d'autre que le pouvoir à l'état pur et, pour arriver à vos fins, vous pourriez dire ou faire n'importe quoi. Si cela servait vos fins, vous pourriez tout aussi bien citer le président Mao ou Gilson. Il est assez ridicule de discuter longuement avec un adversaire aussi peu sincère que vous. C'est ridicule de s'entretenir avec des gens qui ne croient même pas ce qu'ils disent. Il faut être des fous dangereux pour penser, comme les gens du Pool du blé, pouvoir mener un débat honnête ou vous convaincre par des bons arguments. Vous êtes un monstre et tous ceux qui se trouvent aux prises avec vous doivent le reconnaître, sinon ils ne peuvent avoir aucun espoir de l'emporter sur vous ou de vous ralentir.

Les arguments que vous présentez pour l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau sont ridicules. Les choses n'iront pas mieux pour nous si nous sommes plus pauvres. Nous ne serons pas plus prospères si c'est nous, plutôt qu'Ottawa et les chemins de fer, qui portons le fardeau du coût du transport ferroviaire. Des tarifs de transport et une compensation plus élevés ne joueront pas leur rôle de stimulant à l'égard des monopoles que sont les chemins de fer. Ceux-ci savent qu'ils vont profiter de notre clientèle quelle que soit la dégradation de leurs services. Ils profitent de la peur qu'ils inspirent. En faisant disparaître les tarifs du Nid-de-Corbeau, vous aurez fait la preuve de la faiblesse des agriculteurs. Sensibles à cette faiblesse, à la manière d'un vautour ou d'un chacal, les chemins de fer vont réclamer encore plus de concessions; ils vont nous mépriser et nous offrir un service encore pire.

Le projet de loi C-155 propose la création d'un comité supérieur du transport du grain qui possédera des pouvoirs étendus au sujet de la répartition des wagons de céréales, de la rémunération des sociétés de céréales, des chemins de fer et des compagnies qui font la navigation sur les Grands lacs et il jouera un rôle de surveillance à l'égard du rendement des chemins de fer. La plupart des membres de ce comité extrêmement puissant proviendront de l'industrie des céréales, des chemins de fer et des compagnies de navigation. Votre proposition d'y nommer seulement trois membres

agriculteurs est-elle une humiliation voulue? Même dans le cas d'Ottawa, c'est aller un peu loin pour ne tenir aucun compte des agriculteurs et des vrais producteurs. Non content de donner aux chemins de fer et au commerce des céréales le contrôle effectif du réseau de transport des céréales et de leur confier la surveillance des agriculteurs et du grand public, Pepin a bâillonné le Parlement pour l'empêcher de contrôler le comité. Le Parlement est tenu, par ce projet de loi, de passer au vote à l'égard de toute proposition du comité supérieur du transport du grain en deçà de cinq jours après le dépôt d'une motion portant sur des questions aussi essentielles que la rémunération des chemins de fer. Le débat ne doit pas se poursuivre plus d'une heure consécutive et aucun député n'a le droit de parler plus de 10 minutes. Les agriculteurs, l'ensemble des citoyens et le Parlement lui-même sont écartés en faveur des chemins de fer, des compagnies de céréales et des pouvoirs bureaucratique et exécutif de l'État. L'industrie des céréales et les chemins de fer sont censés se discipliner eux-mêmes; autrement dit, on engage un loup pour garder les moutons.

En remettant le contrôle effectif aux compagnies de céréales et aux chemins de fer, en permettant au comité de répartir les wagons de céréales et en accordant des taux de transport différentiels, le plan Pepin permettra aux compagnies de céréales et aux chemins de fer de pratiquer la discrimination contre les endroits et les lignes qu'ils voudront faire disparaître. Cela va forcer les agriculteurs à transporter leurs produits plus loin et rejeter sur leurs épaules une plus grande partie du coût du transport des céréales. Le contrôle, par le comité, de la répartition des wagons de céréales va effectivement affaiblir le contrôle exercé sur le déplacement des céréales par la Commission du blé qui, elle, est surveillée par les agriculteurs.

Des taux de transports plus élevés vont réduire encore les prix déjà faibles des céréales et il y aura peu d'avantages en retour. Les frais de transport plus élevés vont accroître temporairement l'offre de grains de provende bon marché, ce qui va être à l'avantage des éleveurs. A long terme, la baisse des prix des céréales causée par la montée des tarifs du transport va compromettre sérieusement l'élevage et, dans une mesure moindre, la production de toutes les céréales et des oléagineux. L'orge et l'avoine seront sacrifiées aux cultures plus chères des oléagineux et du blé car la montée rapide des tarifs du transport va représenter une proportion plus faible du prix total de ces céréales. Les grandes quantités d'orge qui sont aujourd'hui exportées de l'Ouest vers le Canada et vers l'étranger ne pourront plus être offertes aux éleveurs de l'Ouest car, dans quelques années, elles ne seront tout simplement plus cultivées dans nos champs.

Si l'élevage et la consommation des viandes devaient augmenter considérablement, cela offrirait un marché local et un marché canadien à l'orge soustraite à l'exportation par les coûts élevés du transport. Les prix du grain de provende tomberaient moins bas et la production de l'orge et de l'avoine de provende ne se contracterait pas. A cause du monopole de la vente de détail et de gros des aliments, à cause aussi du chômage et de la pauvreté déjà répandus et qui ne cessent d'augmenter au Canada, ce scénario optimiste

est très susceptible de se réaliser. Les avantages d'un grain de provende moins cher et de la baisse subséquente du prix des viandes seront réalisés par Safeway, Weston et Loblaws et non par les producteurs de viande ni par les consommateurs. Les prix de détail ne baisseront pas beaucoup et la demande des consommateurs ainsi que la consommation ne seront pas raffermies par les prix de la viande et de l'orge à la ferme. Sans doute Loblaws pourra-t-il investir un de profits afin d'investir à l'étranger dans sa nouvelle chaîne de magasins de l'Allemagne de l'Ouest. A cause des écarts croissants de la richesse, à cause de la grande pauvreté de millions de chômeurs et de salariés qui retirent le salaire minimum et ne peuvent pas se payer la viande ou les éléments de base d'un bon régime alimentaire, il est ridicule de penser qu'un nouveau marché de la viande rouge va s'ouvrir au Canada avant que le système économique et social actuel ait été changé. Quant à la possibilité d'exporter la production nouvelle, c'est là une solution tout aussi peu réaliste puisque les éleveurs canadiens, notamment ceux de l'Ouest, doivent nourrir et loger leurs animaux durant six mois d'hiver et fournir aux porcs et aux volailles un abri chauffé et complexe. Nous ne pourrons jamais soutenir la concurrence que nous font les autres pays exportateurs de viande, par exemple l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Argentine, qui jouissent de climats beaucoup plus doux.

La poussée initiale de production des viandes rouges causée par l'orge bon marché va créer des surplus désastreux que l'économie sera incapable d'absorber. Les prix de la viande à la ferme vont baisser radicalement, ce qui va créer de graves problèmes chez les éleveurs, dont la plupart sont aussi des producteurs de céréales qui seront alors victimes de la baisse de prix de ces céréales. Si ce dernier prix baisse d'un peu plus d'un dollar--et c'est ce qui va arriver si votre plan est imposé--tous les investissements faits dans l'agriculture de l'Ouest vont cesser et il ne sera pas acheté d'équipement nouveau. L'industrie des machines agricoles, déjà affaiblie, va s'effondrer totalement. Dans une lutte féroce pour la survie dans un mode où le blé se vend trois dollars et le combustible diesel deux dollars (autre «bénédiction» de notre cher gouvernement), les agriculteurs vont sans cesse réparer des machines de moins en moins en état. Mal équipés et déprimés la moitié du temps, nous allons pratiquer l'agriculture de plus en plus mal et les rendements vont en souffrir.

John Cooper
Boîte postale 131 Macrorie,
Saskatchewan
22 juillet 1983
(243 2146)

Monsieur le rédacteur:

La radio de Radio-Canada à Regina a tout à fait faussé le point de vue du Comité de la Saskatchewan pour la confiscation des chemins de fer à son émission agricole de midi, le 21 juillet. On y a dit que nous voulons créer une révolution analogue à celle qui a marqué l'Inde durant les années 1930. Nous ne voulons absolument aucune révolution ni rien de ce genre. Nous voulons la désobéissance civile pacifique et non violente, ce qui est tout autre chose... Et, à propos, il n'y a pas eu de révolution en Inde, où la désobéissance civile pacifique et non violente a mis fin au règne colonial de la Grande-Bretagne, analogue au règne de l'État d'Ottawa sur la Saskatchewan.

Nous sommes d'accord avec le SNC pour condamner les nouvelles agricoles offertes par la radio et la télévision de Radio-Canada. En réalité la déformation des faits et l'hostilité que pratique Radio-Canada ne fait que nous aider à prouver que le gouvernement d'Ottawa et ses institutions sont indifférents envers la Saskatchewan et travaillent contre nous plutôt que pour nous. Il semble que Radio-Canada, tout comme le transport des céréales, serait grandement amélioré si on retirait la société à la garde d'Ottawa.

(Original signé par)

John Cooper
pour le
Comité de la Saskatchewan pour la
confiscation des chemins de fer

APPENDICE "TRPT-112"

COMITÉ DU TRANSPORTMODIFICATIONS AU NID-DE-COREAU - PROJET DE LOI C-155

Un consensus pour un changement, comme l'appelle notre Premier ministre. On peut se demander si notre société démocratique n'est pas... on peut même commencer à penser que notre société démocratique est apparentée à un état totalitaire ou à une dictature, transposée au temps de César ou de Napoléon. Comment peut-on même commencer à croire que nous sommes une nation d'égaux. Une section, soit cent quarante mille détenteurs de permis fonctionnant sur un système de transport à tarif 200% et plus depuis environ quatre-vingts ans, et le reste de la nation sur un système à tarif 100% ou moins à cause de la consommation du grain.

J'ai personnellement parlé à un bon nombre de fermiers qui ont tous voté en faveur du maintien du Nid-de-Corbeau lors des assemblées locales et cependant les dirigeants de tous les groupes affirment que les fermiers souhaitent un changement. Pourquoi ne voterait-on pas directement sur la question; ce serait la seule méthode démocratique à utiliser pour obtenir un consensus pour un changement.

Pour une raison ou pour une autre, les gens de notre nation définissent le grain comme un produit brut; on devrait avoir l'esprit plus ouvert concernant cette denrée très peu coûteuse de notre nation; imaginons seulement qu'on expédie 60 pains et qu'on tente de les conserver sur une tablette pendant près d'un an, comment peut-on être aussi illogique.

Un bref commentaire: le prix d'un boisseau de blé traité au magasin et un peu plus de 50\$ et la nation s'attaque au gars en-dessous qui reçoit environ 4,80 \$ pour payer la totalité du tarif 200% de transport et le consommateur rien.

Un boisseau d'enveloppes d'orge - le produit final se trouve chez notre marchand d'alcool - coûte 125\$ et plus et cependant ces pauvres alcooliques croient que moi, je devrais payer la totalité du transport sur mes 3\$ (trois dollars), avec un facteur de coût de production de 80%. Dans le temps, j'ai eu un voisin qui s'était engagé à un coût de 24¢ le boisseau pour la moisson, ce gars transportait son orge à l'élevateur, remplissait un wagon, et recevait une facture du CN pour le transport de son grain.

Snavely a fait une étude sur le coût de production d'un boisseau de blé, et si on utilise sa formule d'établissement du prix de revient, il en coûte 12,94 \$ pour faire pousser un boisseau de blé au Canada, ce qui veut dire que les fermiers perdent environ 7 \$ le boisseau ou 7 milliards par année en utilisant un facteur de profit de 22,5%.

Au cours de 1980, les compagnies de chemin de fer ont perdu 335 millions. Selon Pépin, la Commission Snavely a rapporté une perte réelle de 10 millions. Est-ce l'immunité parlementaire qui rend tout ceci tellement différent. De même en 1982, le coût du transport aérien s'élevait à environ 330 millions pour desservir entre 1 et 2 pour cent du public, qui je crois peuvent se permettre de payer le coût réel du transport. A ce taux, le reste de la nation devrait recevoir 16.17 milliards si on utilise

le facteur 2%. Très peu une nation d'égaux. On devrait prendre en considération les subsides pour la construction et l'exploitation versés pour les ports nationaux de la voie maritime du Saint-Laurent, les routes, Mirabel et Pickering, plus tous les autres aéroports sous contrôle fédéral. Ceci n'étant guère égal au secteur agricole qui doit construire ses propres terminus, et ses installations de chargement et de manutention en plus d'assumer le coût du transport; les comptables des fermiers nous disent que dans le secteur agricole le profit se situe entre 3 et 5 pour cent lorsque tout va bien. Statistiques Canada indique que l'intérêt sur la dette dans l'agriculture est de 5 milliards sur le revenu net, le plus élevé jamais enregistré. Guère un investissement rentable, le plus élevé de l'histoire.

L'élimination de nos wagons couverts n'est même pas envisagée. La meilleure façon d'expédier des marchandises est par conteneurs. Les ports en fournissent la preuve. Nous n'avons pas changé notre méthode de chargement des wagons couverts depuis le jour de la première locomotive. Nous n'avons pas découvert en deux siècles la façon de charger un wagon par le dessus ou par les extrémités, ou de le décharger par le bas ou les extrémités.

Pour la nation, s'engager envers le coût du transport du grain au marché d'exportation suppose un montant équivalent sous forme d'échanges. Le producteur devrait-il avoir à payer les frais du transport? Ceci retire le montant équivalent à l'économie de l'Ouest. Avec une valeur de roulement multipliée par 5 à 7, le gouvernement de la nation récupère ses fonds sous forme d'impôts. Ceci entraîne un fonds roulant auto-suffisant. Si le

producteur ne possède pas de fonds, il lui est impossible de les dépenser.

Le Nid-de-Corbeau fois 0 est la seule réponse avec une politique de paiement par l'usager. Il semble y avoir beaucoup de confusion quant à la définition de l'usager; est-il le consommateur ou le producteur?

Messieurs, il est le consommateur. Si je consomme du matériel agricole ou un gallon d'essence, le prix n'est pas le même à ma ferme que le prix à l'usine ou à la raffinerie.

Nous sommes pleinement conscients que les pays producteurs de grain reçoivent des subsides directement sous forme de crédits d'impôts, des barrières protectionnistes sous forme de subsides à l'exportation (par ex.) l'Allemagne de l'Ouest. Une étude comparative devrait être entreprise sur les coûts du transport dans tous les pays producteurs, y compris pour le grain. Dans tous les pourparlers sur le transport, aucun homme politique n'a fait mention de tels chiffres, comme si ceux-ci n'existaient pas et que nous étions la seule nation.

A la lecture de la proposition ou du rapport Gilson, je constate que les coûts d'énergie pour l'agriculture représentent environ 20% du revenu. Je dois me déclarer en désaccord avec ce chiffre: dans mon exploitation, ces coûts représentent 50% de mon revenu.

Si le programme Pépin est accepté, le prix des tomates, pommes de terre, raisins ou pommes sera-t-il le même à la sortie de la ferme que le blé, l'avoine, l'orge, le canola ou le lin à la sortie de la mienne? Il n'y a aucune différence.

LOI

C-155

Le coût du transport élargi à l'an 2000 selon la formule 81/19 de Pépin serait en moyenne de 59,96.

SECTION 59 - C-155

On doit douter de la proposition de modification du Nid-de-Corbeau lorsqu'on a besoin d'un comité pour étudier l'échec plutôt que d'embaucher des personnes supplémentaires pour calculer l'impôt sur les profits.

Merci

Présenté par N. Cherkas

Boîte 23

Kamsack (Saskatchewan)

SOA L50

Mr. Tom Howland, Regina.
Mrs. Margaret Karras, Welwyn.
Mrs. Janice Vilcu, Midale.
Mr. Nick Cherkas, Kamsack.
Mr. John S. Burton, Regina.
Mr. C.B. Argue, Grenfell.
Mr. Harold Flaterud, Beechy.
Mr. Richard Bothner, Beechy.
Mr. Garnet Hanna, Meyronne.
Ms. Eva Hagen, Glenbush.
Mr. Roy Atkinson, Landis.
Mr. Art Wright, Rockhaven.
Miss Kim Korven, Cabri.
Mr. Bob Long, Lloydminster.
Mrs. Patricia Krug, Balcarres.
Mr. Henry C. Poegal, Tompkins.
Ms. Leta Atkinson, Saskatoon.
Mr. Greg Martin, Herschel.
Mr. Bob Gilmore, Carrot River.
Mr. Bob Bullock, Maidstone.
Mr. Lloyd Anderson, Fur Mountain.
Mr. Rici Liknaitzky, Lloydminster.
Mr. Ted Strain, North Battleford.

M. Tom Howland, Regina.
M^{me} Margaret Karras, Welwyn.
M^{me} Janice Vilcu, Midale.
M. Nick Cherkas, Kamsack.
M. John S. Burton, Regina.
M. C.B. Argue, Grenfell.
M. Harold Flaterud, Beechy.
M. Richard Bothner, Beechy.
M. Garnet Hanna, Meyronne.
M^{me} Eva Hagen, Glenbush.
M. Roy Atkinson, Landis.
M. Art Wright, Rockhaven.
M^{le} Kim Korven, Cabri.
M. Bob Long, Lloydminster.
M^{me} Patricia Krug, Balcarres.
M. Henry C. Poegal, Tompkins.
M^{me} Leta Atkinson, Saskatoon.
M. Greg Martin, Herschel.
M. Bob Gilmore, Carrot River.
M. Bob Bullock, Maidstone.
M. Lloyd Anderson, Fur Mountain.
M. Rici Liknaitzky, Lloydminster.
M. Ted Strain, North Battleford.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

Individuals, Saskatchewan:

Mr. Terry Boehm, Allan.
Mr. Lloyd Johnson, Spiritwood.
Mr. Jim Campbell, Southey.
Mr. Casper Zunti, Luseland.
Arlene Franco, Regina.
Mr. Darl E. Hicks, Marquis.
Mr. Gordon MacMurchy, Semans.
Mr. Bill Adamack, Assiniboia.
Mr. John Cooper, Macrorie.
Mr. T.E. Keyes, Regina.
Mr. Darren Tapp, Biggar.
Mr. Gil Pedersen, Baldwinton.
Mr. Lorne Cholin, Kerrobert.
Mr. Victor Murray, Young.
Mr. George Tkach, Regina.

A 9 heures:

Particuliers (Saskatchewan):

Mr. Terry Boehm, Allan.
Mr. Lloyd Johnson, Spiritwood.
Mr. Jim Campbell, Southey.
Mr. Casper Zunti, Luseland.
Arlene Franco, Regina.
Mr. Darl E. Hicks, Marquis.
Mr. Gordon MacMurchy, Semans.
Mr. Bill Adamack, Assiniboia.
Mr. John Cooper, Macrorie.
Mr. T.E. Keyes, Regina.
Mr. Darren Tapp, Biggar.
Mr. Gil Pedersen, Baldwinton.
Mr. Lorne Cholin, Kerrobert.
Mr. Victor Murray, Young.
Mr. George Tkach, Regina.

(Continued on the previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 117Vancouver, British Columbia
Friday, August 12, 1983**Chairman: Maurice A. Dionne**

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 117Vancouver, Colombie-britannique
Le vendredi 12 août 1983**Président: Maurice A. Dionne***Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on***Transport***Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transports**

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

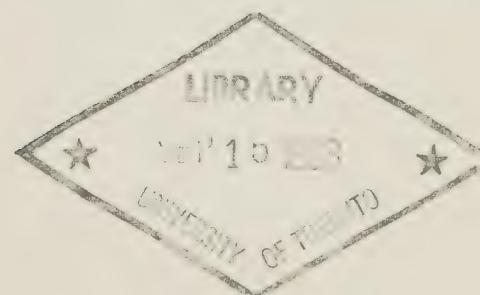
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 117

Vancouver, British Columbia
Friday, August 12, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 117

Vancouver, Colombie-britannique
Le vendredi 12 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstaal

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstaal

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Jack Masters
Doug Neil
Jack Shields
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Friday, August 12, 1983:

Jack Shields replaced Jack Murta

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le vendredi 12 août 1983:

Jack Shields remplace Jack Murta

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, AUGUST 12, 1983
(172)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Vancouver, at 9:06 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Masters, Neil, Shields and Tessier.

Other Members present: Miss Carney, Messrs. Cook, Fraser (*Vancouver South*), McCuish and Siddon.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: *From the Council of Forest Industries:* Mr. John Ross, Past-Chairman, Mr. John Montgomery, President, B.C. Timber; Mr. James Black, Transportation Manager, B.C. Timber and Mr. Gerald Bennett, Vice-President for Transport. *From the Mining Association of British Columbia:* Mr. Tex C. Enemark, President and Mr. Ralph W. Huenemann, Director of Research. *From the Employers' Council of British Columbia:* Mr. Jim Matkin, President and Chief Executive and Mr. Ron Granholm, President, Johnston Terminals. *From the National Farmers Union Region 8, Peace River, Alberta and British Columbia:* Mrs. Jean Leahy, Regional Coordinator; Mrs. Ruth Veiner, National Board Member and Mr. Jack McClay, Past Director. *From the British Columbia Chamber of Commerce:* Mr. G.E. Frederick, President and Mr. George S. Crawford, Industrial Consultant.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Messrs. Ross and Montgomery from the Council of Forest Industries made statements and, with the witnesses, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Council of Forest Industries of British Columbia be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-113")

It was agreed,—That the brief submitted by the Allstate Grain Company Ltd. be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-114")

Mr. Enemark from the Mining Association of British Columbia made a statement and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Mining Association of British Columbia be printed as an appendix to

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 12 AOÛT 1983
(172)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Vancouver, à 9h06 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Masters, Neil, Shields et Tessier.

Autres députés présents: M^{me} Carney, MM. Cook, Fraser (*Vancouver-Sud*), McCuish et Siddon.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: *Du Conseil des industries forestières:* M. John Ross, président sortant; M. John Montgomery, président, «B.C. Timber»; M. James Black, directeur du transport, «B.C. Timber» et M. Gerald Bennett, vice-président du transport. *De l'Association des mines de la Colombie-Britannique:* M. Tex C. Enemark, président et M. Ralph W. Huenemann, directeur de la recherche. *Du «Employers' Council of British Columbia»:* M. Jim Matkin, président-directeur général et M. Ron Granholm, président, «Johnston Terminals». *Du Syndicat national des cultivateurs, Région 8, Peace River, Alberta et Colombie-Britannique:* M^{me} Jean Leahy, coordonnatrice régionale; M^{me} Ruth Veiner, membre de l'office national et M. Jack McClay, directeur sortant. *De la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique:* M. G.E. Frederick, président et M. George S. Crawford, conseiller industriel.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

MM. Ross et Montgomery du Conseil des industries forestières font des déclarations puis, avec les témoins, répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-113»)

Il est convenu,—Que le mémoire présenté par «Allstate Grain Company Ltd.» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-114»)

M. Enemark de l'Association des mines de la Colombie-Britannique fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de l'Association des mines de la Colombie-Britannique soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-115»)

this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-115")

Mr. Matkin from the Employers' Council of British Columbia made a statement and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Employers' Council of British Columbia be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-116")

Mrs. Leahy, Mrs. Veiner and Mr. McClay from the National Farmers Union Region 8, Peace River, Alberta and British Columbia made statements.

Mrs. Leahy and Mr. McClay answered questions.

Mr. Frederick from the British Columbia Chamber of Commerce made a statement and, with the witness, answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(173)

The Standing Committee on Transport met, in Vancouver, at 2:02 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski and McKnight.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Masters, Shields and Tessier.

Other Members present: Miss Carney, Messrs. Cook, Fraser (*Vancouver South*), McCuish, Mrs. Mitchell, Messrs. Robinson (*Burnaby*), Siddon and Waddell.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the *Vancouver Board of Trade*: Mr. P.C. Barter, Chairman and Mr. Douglas V. Vincent, Director—Policy Development. From the *B.C. Road Builders Association*: Mr. J.J. Miller, President. From *Finning Tractor*: Mr. Bruce Wright, General Manager. From the *Economic Development Commission for the Regional District of East Kootney*: Mr. Richard Fonger, Vice-Chairman. From the *Port of Vancouver*: Mrs. Marian L. Robson, Chairman and Mr. Bo A. Ekstrom, Acting General Manager. From the *Chamber of Shipping of British Columbia*: Mr. Richard C. Stevens, Executive Director. From the *Columbia Containers Ltd.*: Mr. Donald Moore, President. From the *North Pacific Shipping Company Ltd.*: Mr. Dennis B. McLennan, Manager, Liner Department. From the *Westward Shipping Ltd.*: Mr. Richard N. Landahl, Corporate Vice-President. From the *Government of British Columbia, Ministry of Transportation and Highways*: Mr. D.A. Kasianchuk, Assistant Deputy Minister, Transport Policy. From *Fletcher's Limited*: Mr. Henry Grammetbauer, Provisions Manager. From the *British Columbia Railway*: Mr. M.C. Norris, President and Chief Executive Officer; Mr. Arnold Sturgeon, Vice-President and

M. Matkin du «*Employers' Council of British Columbia*» fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire du «*Employers' Council of British Columbia*» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-116»)

Mme Leahy, Mme Veiner et M. McClay du Syndicat national des cultivateurs de la Région 8, Peace River, Alberta et Colombie-Britannique font des déclarations.

Mme Leahy et M. McClay répondent aux questions.

M. Frederick de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

A 13h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(173)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à Vancouver à 14h02 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski et McKnight.

Substituts présents: M. Althouse, Mme Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Hargrave, Masters, Shields et Tessier.

Autres députés présents: Mme Carney, MM. Cook, Fraser (*Vancouver-Sud*), McCuish, Mme Mitchell, MM. Robinson (*Burnaby*), Siddon et Waddell.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christohher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De la «*Vancouver Board of Trade*»: M. P.C. Barter, président et M. Douglas V. Vincent, directeur, Développement des politiques. De la «*B.C. Road Builders Association*»: M. J.J. Miller, président. De «*Finning Tractor*»: M. Bruce Wright, directeur général. De la «*Economic Development Commission for the Regional District of East Kootney*»: M. Richard Fonger, vice-président. Du *Port de Vancouver*: Mme Marian L. Robson, présidente et M. Bo A. Ekstrom, directeur général suppléant. De la «*Chamber of Shipping of British Columbia*»: M. Richard C. Stevens, directeur exécutif. Du «*Columbia Containers Ltd.*»: M. Donald Moore, président. De la «*North Pacific Shipping Company Ltd.*»: M. Dennis B. McLennan, directeur, Département des paquebots. De la «*Westward Shipping Ltd.*»: M. Richard N. Landahl, vice-président de la société. Du *Gouvernement de la Colombie-Britannique, ministère des Transports et des Autoroutes*: M. D.A. Kasianchuk, sous-ministre adjoint, Politiques des transports. De «*Fletcher's Limited*»: M. Henry Grammetbauer, directeur des approvisionnements. De la «*British Columbia Railway*»: M. M.C. Norris, président et directeur exécutif; M. Arnold Sturgeon, vice-président et M.

Mr. R.W. Young, Manager—Marketing. *From the Committee of Mayors of British Columbia:* His Worship Mayor Mike Harcourt, Mayor of Vancouver; His Worship Mayor Ty Colgur, Mayor of Cranbrook and His Worship Mayor Peter Lester, Mayor of Prince Rupert.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Barter from the Vancouver Board of Trade made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Miller from the B.C. Road Builders Association made a statement and answered questions with Mr. Wright from Finning Tractor.

Mr. Fonger from the Economic Development Commission for the Regional District of East Kootney made a statement and answered questions.

Mr. Ekstrom from the Vancouver Port Corporation made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Stevens from the Chamber of Shipping of British Columbia made a statement and answered questions.

Mr. Moore from the Columbia Containers Ltd. made a statement and answered questions.

Mr. McLennan from the North Pacific Shipping Company Ltd. made a statement and answered questions.

Mr. Landahl from the Westward Shipping Ltd. made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

1. Brief submitted by the B.C. Road Builders Association. (*See Appendix "TRPT-117"*)
2. Brief submitted by the Vancouver Port Corporation. (*See Appendix "TRPT-118"*)
3. Brief submitted by the Chamber of Shipping of British Columbia. (*See Appendix "TRPT-119"*)
4. Brief submitted by the North Pacific Shipping Company Ltd. (*See Appendix "TRPT-120"*)
5. Brief submitted by the Westward Shipping Ltd. (*See Appendix "TRPT-121"*)
6. Brief submitted by the Kingsley Navigation Ltd. (*See Appendix "TRPT-122"*)

At 5:34 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 7:36 o'clock p.m., the sitting resumed.

Mr. Kasianchuk from the Government of British Columbia, Ministry of Transportation and Highways presented the brief of the Government of British Columbia to the Committee.

It was agreed,—That the brief submitted by the Government of British Columbia be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-123"*)

R.W. Young, directeur, Commercialisation. *Du Comité des maires de la Colombie-Britannique:* Son Honneur le maire Mike Harcourt, maire de Vancouver, Son Honneur le maire Ty Colgur, maire de Cranbrook et Son Honneur le maire Peter Lester, maire de Prince Rupert.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Barter du «Vancouver Board of Trade» fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

M. Miller de la «B.C. Road Builders Association» fait une déclaration et répond aux questions avec l'aide de M. Wright de «Finning Tractor».

M. Fonger de la «Economic Development Commission for the Regional District of East Kootney» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Ekstrom de la «Vancouver Port Corporation» fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

M. Stevens de la «Chamber of Shipping of British Columbia» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Moore de «Columbia Containers Ltd.» fait une déclaration et répond aux questions.

M. McLennan de la «North Pacific Shipping Company Ltd.» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Landahl de la «Westward Shipping Ltd.» fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour.

1. Mémoire de la «B.C. Road Builders Association». (*Voir Appendice "TRPT-117"*)
2. Mémoire de la «Vancouver Port Corporation». (*Voir Appendice "TRPT-118"*)
3. Mémoire de la «Chamber of Shipping of British Columbia». (*Voir Appendice "TRPT-119"*)
4. Mémoire de la «North Pacific Shipping Company Ltd.». (*Voir Appendice "TRPT-120"*)
5. Mémoire de la «Westward Shipping Ltd.». (*Voir Appendice "TRPT-121"*)
6. Mémoire de la «Kingsley Navigation Ltd.». (*Voir Appendice "TRPT-122"*)

A 17h34, le Comité suspend ses travaux.

A 19h36, le Comité reprend ses travaux.

M. Kasianchuk du gouvernement de la Colombie-Britannique, ministère du Transport et des Autoroutes présente le mémoire du gouvernement de la Colombie-Britannique au Comité.

Il est convenu,—Que le mémoire du gouvernement de la Colombie-Britannique soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-123"*)

Mr. Grammetbauer from Fletcher's Limited made a statement and answered questions.

Mr. Norris from the British Columbia Railway made a statement and, with the witnesses, answered questions.

His Worship Mayor Harcourt made an oral and audio-visual presentation and answered questions.

His Worship Mayor Colgur made a statement and answered questions.

His Worship Mayor Lester answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

1. Brief submitted by the British Columbia Railway. (*See Appendix "TRPT-124"*)
2. Brief submitted by the Committee of Mayors of British Columbia. (*See Appendix "TRPT-125"*)
3. Brief submitted by the District of Sparwood. (*See Appendix "TRPT-126"*)
4. Brief submitted by the City of Prince George. (*See Appendix "TRPT-127"*)

At 10:02 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., Tuesday, August 16, 1983.

M. Grammetbauer du «*Fletcher's Limited*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Norris de la «*British Columbia Railway*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

Son Honneur le maire Harcourt fait une présentation verbale et audio-visuelle et répond aux questions.

Son Honneur le maire Colgur fait une déclaration et répond aux questions.

Son Honneur le maire Lester répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour.

1. Mémoire de la «*British Columbia Railway*». (*Voir Appendice "TRPT-124"*)
2. Mémoire du Comité des maires de la Colombie-Britannique. (*Voir Appendice "TRPT-125"*)
3. Mémoire du District de Sparwood. (*Voir Appendice "TRPT-126"*)
4. Mémoire de la ville de Prince George. (*Voir Appendice "TRPT-127"*)

A 22h02, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 16 août 1983, à 9 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Friday, August 12, 1983

• 0903

The Chairman: Order, please.

It is a privilege and an honour for the House of Commons Standing Committee on Transport to be in Vancouver during its consideration of Bill C-155.

I welcome all those in the room to the committee hearings. I would remind you before we begin that demonstrations of any kind are not permitted in the committee, and only those at the witness table may answer questions or make statements.

At one point in the morning I will introduce the members of the committee—when they are all here. The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government and the Official Opposition parties; that has been taken care of.

We are here, of course, to hear representations from interested parties on Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

Our first witnesses before the committee this morning will be the Council of Forest Industries, represented by Mr. Ross, I believe. Would you and your colleagues come to the witness table, please?

I might remind witnesses that if you have submitted a brief to the committee prior to the hearings, your brief will be appended to the proceedings of the committee and therefore there will be no need to read it. As a matter of fact, if it has been submitted in advance, members of the committee will have already read it. But it will become part of the official record. If you choose to read it, it will still be part of the official record, but it will also consume a fair amount of valuable time of the members of this committee, which we really do not have. And it will, of course, make for much less time for interchanges between the witnesses and the members.

I will now call on Mr. Ross to introduce his colleagues and make his opening statement. Mr. John Ross, please.

Mr. John Ross (Past Chairman, Council of Forest Industries): Thank you, Mr. Chairman.

My name is John Ross. I am a senior vice-president of MacMillan Bloedel, a director of the Council of Forest Industries, and also a past chairman of the Council of Forest Industries. It is in this latter capacity that I am here today.

With me I have Mr. John Montgomery, who is the President of B.C. Timber; Mr. Jim Black and Mr. Jim Powell, who have been past-chairman and chairman of the transportation committee of the council; and Mr. Gerry Bennett, who is the vice-president for transportation of the Council of Forest Industries.

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le vendredi 12 août 1983

Le président: Silence, s'il vous plaît.

C'est un plaisir et un honneur pour le Comité permanent des transports de la Chambre des communes de se trouver à Vancouver lors de son examen du projet de loi C-155.

Je souhaite la bienvenue à tous ceux qui se trouvent dans la salle d'audience du comité. J'aimerais vous rappeler, avant de débuter, qu'aucun genre de démonstration n'est permis devant le comité et que seuls ceux assis à la table des témoins peuvent répondre à des questions ou faire des déclarations.

Je vous présenterai ce matin les membres du comité lorsqu'ils seront tous arrivés. Le Comité peut entendre les témoignages sans avoir le quorum, pourvu que des représentants du gouvernement et de l'opposition officielle soient présents; on s'en est occupé.

Nous nous trouvons naturellement ici pour entendre les représentations des parties intéressées sur le projet de loi C-155, loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence. Nous travaillons à l'article 2.

Nos premiers témoins ce matin viennent du Conseil des industries forestières et sont représentés par M. Ross, je crois. Pourriez-vous vous avancer à la table des témoins avec vos collègues s'il vous plaît?

Je pourrais rappeler aux témoins que s'ils ont présenté un mémoire au comité avant l'audience, ce dernier sera annexé au procès-verbal et, par conséquent, nous n'aurons pas besoin de le lire. De fait, si vous l'avez présenté à l'avance, les membres du comité l'auront déjà lu. Mais il fera partie du compte rendu officiel. Si vous décidez de le lire, il fera partie du compte rendu officiel, mais cela prendra également beaucoup du temps précieux des membres de ce comité, qu'ils n'ont pas vraiment. Cela réduira également naturellement le temps que l'on peut consacrer aux échanges entre les témoins et les membres.

Je demanderais maintenant à M. Ross de présenter ses collègues et de prononcer son discours d'ouverture. M. John Ross, s'il vous plaît.

M. John Ross (ancien président, Conseil des industries forestières): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle John Ross. Je suis vice-président principal de la MacMillan Bloedel, directeur du Conseil des industries forestières ainsi qu'ancien président de ce conseil. C'est à ce titre que je me trouve ici présent aujourd'hui.

Il y a avec moi M. John Montgomery, président de la B.C. Timber, M. Jim Black et M. Jim Powell, l'ancien président et président actuel du comité sur le transport du Conseil, et M. Gerry Bennett, vice-président au transport du Conseil des industries forestières.

[Text]

I might explain that the Council of Forest Industries is part of a coastal operation in the forest business. We also have the northern interior lumber sector. We represent, as affiliates and associated members, the Caribou Lumber Manufacturers' Association, the Interior Lumber Manufacturers' Association, and a sister association, the Alberta Forest Products Association.

I think, to give you some background, there are about 120 members of the Council of Forest Industries. We represent 90% of all the products shipped here in the province in the forestry side. I think you would find it of interest that it is not only 90% of all the forest products, but there are 90,000 direct jobs in the forest industry in British Columbia. We support about another 180,000 jobs auxiliary to the forest products, totalling then about 270,000 jobs in the province; that is about a quarter of the working population of B.C. So it is a very important industry, and a large one.

Speaking as representatives of the Council of Forest Industries, we are concerned in the council really about the financial health of the railways and the resultant effect of their ability to finance the required expansions that lie ahead. In the last few years we have seen in the sector capacity shortages, another term rationing, and we find that in the council to be an unacceptable position.

We also find that contrary to the impressions held by some, this is not only a prairie and an agricultural concern, but it is a Canadian issue, a national issue, a western Canadian issue. It is of critical importance to all of those who move their products by rail in western Canada.

Now, as a fundamental principle, the forest industry disagrees with the provision of subsidies to maintain industries. I think one of the most critical points is that in 1980 our industry paid something like 3.4¢ per tonne mile to move our goods, whereas grain, on the statutory rate, was about 0.5¢ per tonne mile. What that says is that grain is moving at about 20% of the rate of what forest products move at.

You will learn later from Mr. Montgomery that for every car of grain that comes into this province, there is also a car of forest products going out of this province to eastern Canada. So in essence the loading is about a one-to-one ratio, where we find that we are paying about five times the freight cost going out of the province as those goods coming in.

However, we do realize that your job ahead is a very difficult one; you are all going to have to be Solomons to come up with the answer. We do know that other grains in the world are subsidized. We have heard of Australia and France and probably others, of Argentina and this sort of thing. We realize you have to go into that, but we also realize that we are taxpaying citizens of this country; therefore everyone will have to take a very good look at the subsidies that are given out. I

[Translation]

Je pourrais préciser que le Conseil des industries forestières fait partie d'un réseau côtier d'exploitation commerciale des forêts. Nous nous occupons également du secteur de l'exploitation forestière de l'intérieur du Nord. Nous représentons, à titre de membre affilié et associé, le *Caribou Lumber Manufacturers' Association*, l'*Interior Lumber Manufacturers' Association* et une association soeur, l'*Alberta Forest Products Association*.

Pour vous donner un aperçu, je crois que je pourrais préciser que le Conseil des industries forestières compte environ 120 membres. Nous représentons 90 p. 100 de tous les produits expédiés dans la province dans le secteur forestier. Je crois que vous pourriez trouver intéressant le fait que non seulement nous nous occupons de 90 p. 100 de tous les produits forestiers, mais que nous assurons également 90,000 emplois directs dans cette industrie en Colombie-Britannique. Nous assurons également près de 180,000 autres emplois connexes aux produits forestiers, pour un total d'environ 270,000 emplois dans la province, soit le quart de la population active de la Colombie-Britannique. C'est donc une industrie très importante et très grande.

A titre de porte-parole du Conseil des industries forestières nous nous préoccupons vraiment de la santé financière des compagnies de chemin de fer et des effets qui pourraient se faire sentir sur leur capacité de financer les aménagements qui s'imposeront. Depuis quelques années, le secteur a vu des manques de capacité, en d'autres termes un rationnement, et nous trouvons au Conseil que c'est une position inacceptable.

Nous estimons également, contrairement à certains, que ce n'est pas uniquement une préoccupation agricole et des Prairies, mais bien une question canadienne, une question nationale, une question concernant l'ouest du Canada. Elle est d'une importance primordiale pour tous ceux qui font transporter leurs produits par chemin de fer dans l'ouest du Canada.

L'industrie forestière n'est essentiellement pas d'accord avec le principe de verser des subventions pour assurer la survie des industries. Je crois que l'un des points les plus essentiels est qu'en 1980 notre industrie a payé quelque chose comme—3.4¢ la tonne par mille pour transporter ce bien, tandis que le grain, jouissant d'un taux préférentiel, n'a coûté que 0.5¢ la tonne par mille. En d'autres termes, le grain se transporte pour environ 20 p. 100 du taux des produits forestiers.

M. Montgomery vous apprendra également tout à l'heure que, pour chaque wagon de grain qui entre dans cette province, un wagon de produits forestiers la quitte pour l'est du Canada. Donc, dans les faits, le coefficient de chargement est d'environ 1 pour 1, même si nous payons 5 fois plus cher pour transporter nos biens hors de la province que ceux qui entrent.

Nous réalisons toutefois que la tâche qui vous attend est très difficile. Nous devrons tous faire preuve d'une grande sagesse pour arriver à trouver des solutions. Nous savons que des subventions sont versées aux grains dans le monde. Nous avons entendu parler de l'Australie et de la France et probablement d'autres pays, de l'Argentine et de cette sorte de chose. Nous réalisons que vous devez vous occuper de cette question, mais nous réalisons également que nous sommes des citoyens

[Texte]

think the key from the council's point of view is to have an economic and efficient railway with the right capacity for the years ahead.

I am now going to call on Mr. Montgomery to briefly outline the concerns of the council with respect to the railway capacity issue and our position on Bill C-155.

• 0910

The Chairman: Mr. Montgomery, please.

Mr. J. Montgomery (President, Council of Forest Industries): Mr. Chairman, we would like to stress that as an industry having no ties to the agricultural community, the specific proposals contained in Bill C-155 are beyond the scope of our involvement.

Our interest lies in the maintenance of an efficient rail system with adequate capacity to handle the projected volume of goods moving to domestic and export markets. If a subsidy is to be paid, it should be distributed in the most economically efficient manner possible.

While we do not claim to be experts with the details of Bill C-155 or some of the other options currently being discussed, such as the double-80 option or Mr. Mazankowski's proposal, we are aware of their general nature.

I think Mr. Ross pointed out that the Canadian railway system plays a key role in the movement of B.C.'s forest products to markets. In 1982, which was a poor year for our forest industry, approximately 250,000 car loads of forest products originated in British Columbia; over 115,000 of these moved to eastern Canada and the United States. In a better year, such as 1979, these figures would have been respectively 335,000 and 170,000 car loads.

In the 1982-1983 crop year, approximately 160,000 car loads of statutory grain products moved to the west coast on the same rail system, underscoring the importance of the forest industry's traffic to the railways. The availability of sufficient capacity in the western Canada railway system is critical to the continued timely movement of these goods.

We became aware of the possibility of a shortage of railway capacity several years ago. This prospect of a shortage of capacity has resulted from the significant financial burden placed on the railways due to their obligation to carry grain on rates that only cover approximately 20% of the costs. With other rail traffic already being charged what the traffic will bear, the railways were caught in a squeeze. They could not generate the funds required to finance the construction of additional capacity. The only source of additional funds available would be through receipt of compensatory revenues from moving export grain.

[Traduction]

contribuables de ce pays, tous et chacun devra donc examiner de très près les subventions qui sont versées. Je crois, du point de vue du Conseil, que la solution consiste à se doter d'un réseau de chemins de fer économique et efficace ayant une capacité suffisante pour les années à venir.

Je vais maintenant demander à M. Montgomery de vous donner brièvement un aperçu général des préoccupations du Conseil à l'égard de la question de la capacité des chemins de fer et de notre position sur le projet de loi C-155.

Le président: Monsieur Montgomery, s'il vous plaît.

M. J. Montgomery (président du Conseil des industries forestières): Monsieur le président, nous aimerais faire remarquer qu'à titre d'industrie n'ayant aucun lien avec le milieu agricole, les propositions particulières contenues dans le projet de loi C-155 ne nous touchent pas vraiment.

Nous sommes intéressés par le maintien d'un réseau ferroviaire efficace ayant suffisamment de capacité pour transporter du volume prévu de marchandises vers les marchés canadiens et étrangers. Si des subventions doivent être versées, elles doivent être réparties de la façon la plus efficace possible du point de vue économique.

Bien que nous ne connaissions pas à fond les détails du projet de loi C-155 ou certaines autres options qui font l'objet actuellement de discussions, comme l'option double 80 ou la proposition de M. Mazankoski, nous connaissons leur nature générale.

Je pense que M. Ross a souligné le rôle déterminant joué par le réseau ferroviaire canadien dans le transport des produits forestiers de la Colombie-Britannique vers les marchés. En 1982, qui fut une piètre année pour notre industrie forestière, environ 250,000 wagons de produits forestiers sont partis de Colombie-Britannique; plus de 115,000 de ceux-ci ont été acheminés vers l'Est du Canada et aux États-Unis. Dans une meilleure année, comme en 1979, ces chiffres auraient été respectivement de 335,000 et 170,000 wagons.

Au cours de la récole de 1982-1983, environ 160,000 wagons de produits céréaliers ont été transportés vers la côte ouest par le même réseau ferroviaire, ce qui est inférieur au volume de produits forestiers transportés par les chemins de fer. La disponibilité d'une capacité suffisante du réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada est d'une importance cruciale pour le transport continu de ces marchandises.

Nous avons appris, il y a quelques années, qu'il était possible que la capacité de transport des chemins de fer soit insuffisante. Cette perspective d'une pénurie de capacité a imposé aux chemins de fer une lourde charge financière en raison de leur obligation de transporter le grain à des tarifs qui ne couvrent qu'environ 20 p. 100 de leurs coûts. Comme les coûts étaient déjà imputés pour les autres produits transportés par les chemins de fer, ceux-ci se trouvaient coincés. Ils ne pouvaient produire les fonds nécessaires pour financer la construction de wagons supplémentaires. La seule source de fonds supplémentaires serait l'obtention de revenus compensatoires pour le transport du grain à exporter.

[Text]

In 1981 this became quite apparent to the forest industry, and COFI has enthusiastically joined with other trade associations in forming the Task Force on Canada's Crisis in Rail Transportation. The task force lobbied for resolution of the problem, and believes it had some impact on focusing attention on the matter.

COFI believes that the time for a solution is now. Given the long lead time required to plan and undertake the required capacity expansion projects, passage of legislation must not be delayed. Canada is finally struggling out of the recession that has plagued us all for the last several years, and to throw a roadblock such as the shortage of railway capacity in the path of recovery would be disastrous.

Our first point is thus: Resolution of this matter is urgently required. Let us get on with it.

The second point we wish to make involves the method of payment of the subsidy. The forest industry believes that it is in the best interest of Canada as a whole if subsidy payments are made to the producers rather than the railways. The effect of this would be to give the producer greater control over the subsidy and an incentive to use the transportation system in the most efficient manner. Payment to the producer also allows him to use the money according to his own particular circumstances, and recognizes that it is the producer that is receiving the benefit of the statutory rate structure.

While we would prefer to see the subsidy handled in such a manner, our primary concern is that a solution be implemented. It is crucial to the health of Canada's industry that a dependable, efficient, and economical rail transportation system be in place. This requires resolution of the financial problems of the railways. Implementation of a resolution will result in increased economic activity through an infusion of funds into major products at a time when the economy most needs it. Thousands of jobs will be created throughout Canada. Canada's export producers will be free to move to market greater volumes than ever, and our reputation as a supplier of export products will be enhanced.

We hope that through the parliamentary process and these hearings an early resolution will be arrived at that addresses the concerns of the forest industry and all other interested parties.

We would like to thank the committee for inviting us to participate in this hearing today. We would be pleased to answer questions you might have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Montgomery.

As usual, the committee is operating under some time constraints. Therefore, in order to give all our witnesses a fair opportunity to present their views, I am going to be rather strict today on the time for questioning. As I have said before, what we came for was to hear the views of the witnesses appearing before us; therefore the questioning of this particu-

[Translation]

En 1981, cela est devenu très évident pour l'industrie forestière et le Conseil des industries forestières a accepté avec enthousiasme de se joindre à d'autres associations commerciales pour former un groupe de travail sur la crise canadienne dans le transport par chemin de fer. Le groupe a exercé des pressions sur les membres du Parlement pour régler le problème et croit que ses interventions ont permis dans une certaine mesure de retenir l'attention sur la question.

Le Conseil des industries forestières croit qu'il faut maintenant trouver une solution. Étant donné la longue période nécessaire pour planifier et entreprendre les projets d'expansion concernant la capacité nécessaire, l'adoption de la loi ne doit pas être retardée. Le Canada se bat pour sortir finalement de la récession qui nous a tous frappés au cours des dernières années et il serait désastreux de dresser une barrière comme la pénurie de capacité des chemins de fer sur la voie de la reprise.

Notre premier point est donc le suivant: il est urgent de régler cette question. Mettons-nous à l'oeuvre.

Le deuxième point que nous voulons aborder concerne la méthode de paiement des subventions. L'industrie forestière croit qu'il est dans le meilleur intérêt du Canada dans son ensemble que les versements des subventions soient effectués aux producteurs plutôt qu'au chemins de fer. En effet, le producteur aurait un plus grand contrôle sur les subventions et une mesure incitative pour utiliser le système de transport de la manière la plus efficace. Les versements aux producteurs lui permettent également d'utiliser l'argent selon ses propres besoins particuliers et il est aussi reconnu que c'est le producteur qui bénéficie de la structure tarifaire statutaire.

Bien que nous préférions voir les subventions accordées de cette manière, nous voulons en premier lieu qu'une solution soit trouvée. Il est crucial pour la santé de l'industrie canadienne qu'un réseau de transport ferroviaire économique, efficace et fiable soit mis en place. Il faut donc régler les problèmes financiers des chemins de fer. Une solution qui permettra une activité économique accrue grâce à une injection de fonds pour les principaux produits à un moment où l'économie en a le plus besoin. Des milliers d'emplois seront créés dans tout le Canada. Les producteurs exportateurs du Canada pourront transporter vers les marchés des volumes plus grands que jamais et notre réputation de fournisseurs de produits d'exportation sera améliorée.

Nous espérons que par l'intermédiaire du processus parlementaire et de ses audiences, une solution sera trouvée au plus tôt aux problèmes qui préoccupent l'industrie forestière et toutes les autres parties intéressées.

Nous aimerais remercier le Comité de nous avoir invités à participer aux audiences d'aujourd'hui. Nous répondrons avec plaisir aux questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Montgomery.

Comme d'habitude, le Comité est soumis à des contraintes de temps. Par conséquent, en vue d'accorder à tous nos autres témoins une occasion équitable de présenter leurs points de vue, je vais être plutôt strict aujourd'hui sur la période de questions. Comme je l'ai dit auparavant, nous sommes venus pour entendre les points de vue des témoins qui passent devant

[Texte]

lar group will be divided 10 minutes per party. The members of the party can divide that anyway they like. We will start now with Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. I certainly want to welcome the Council of Forest Industries here. I certainly appreciate their comments on the bill.

I guess it would probably come as no surprise to you that there are some very strongly divergent points of view on this particular piece of legislation. While your organization welcomes it, there are a number of others throughout western Canada that consider it to be a very destructive bill.

We heard in Saskatchewan, particularly, that this bill could very well threaten the social and economic fabric of rural society, and could give a very devastating blow to the family farm and the rural communities. As a matter of fact, the Deputy Premier of Saskatchewan stated this, and I quote:

This bill could have the most devastating and far-reaching impact in the history of our province and perhaps this country.

Pretty strong words.

The Government of the Province of Alberta said that unless there are nine very fundamental changes made to this legislation there is no way their government could support it. The Government of Manitoba said quite bluntly that they are opposed to the abolition of the Crow rate. They went on to say that there is no compelling reason to relieve the railway companies from the obligations assumed by them in return for the wealth bestowed upon them by the people of Canada. They went on to say that the present statutory rate should remain in effect, and that the Government of Canada determine what the railways' out-of-pocket costs on handling grain are and reimburse those companies for those losses.

So that is the dilemma we are in, gentlemen. I am wondering, while you are naturally concerned about your own industry, have you taken into consideration the impact that the fundamental change to the Crowsnest Pass freight rate will have upon the rural society, the rural agricultural society, and particularly the prairie economy?

The Chairman: Mr. Ross.

Mr. Ross: Thank you. I think what we see as an industry is that we are talking as the council of a quarter of the working population of British Columbia, a total of 270,000 jobs. My understanding is that in the Prairies the farm community is about 150,000; we are 90,000. So we are both very large groups.

I think if we look at the history of our business, it has grown enormously over the years. You can realize that there is no subsidy in our business. We just spent a year and a half in front of the International Trade Commission in the United States defending ourselves on the tariff end of it. That came

[Traduction]

nous; par conséquent il sera accordé à chaque parti 10 minutes pour poser des questions à ce groupe particulier. Les membres de la délégation peuvent diviser cette période de la façon dont ils le veulent. Nous allons maintenant commencer par M. Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue au Conseil des industries forestières. J'apprécie beaucoup ses commentaires sur le projet de loi.

Je suppose que ce n'est pas une surprise pour vous qu'il y ait des points de vue très divergents concernant ce projet de loi. Alors que votre organisation l'accepte avec plaisir, il existe un certain nombre d'autres organisations dans tout l'Ouest du Canada qui le considère comme un projet de loi très destructif.

Nous avons entendu en Saskatchewan, en particulier, que ce projet de loi pourrait être une grave menace pour le tissu social et économique de la société rurale et pourrait être très dévastateur pour la ferme familiale et les agglomérations rurales. En effet, le premier ministre suppléant de la Saskatchewan a déclaré ceci et je cite:

Ce projet de loi pourrait avoir l'impact le plus dévastateur et le plus perturbateur dans l'histoire de notre province et peut-être de ce pays.

C'est une phrase très forte.

Le gouvernement de l'Alberta a déclaré qu'à moins qu'une modification très fondamentale ne soit apportée à ce projet de loi, le gouvernement ne pouvait en aucune façon l'appuyer. Le gouvernement du Manitoba a déclaré sans ménagement qu'il s'opposait à l'abolition des tarifs du Nid-de-Corbeau. Il a ajouté qu'en outre qu'il n'y avait aucune raison obligeant à relever les sociétés des chemins de fer de leurs obligations qu'elles assumaient en retour de la richesse que leur accordait la population du Canada. Il a déclaré de plus que les tarifs statutaires actuels devraient rester en vigueur et que le gouvernement du Canada devrait établir les coûts déboursés par les chemins de fer pour la manutention des grains et rembourser ces sociétés pour leurs pertes.

Donc nous sommes dans un dilemme, messieurs. Je me demande puisque vous êtes naturellement préoccupés par votre propre industrie, si vous avez pris en considération l'impact que le changement fondamental des tarifs de transport du Nid-de-Corbeau aura sur la société rurale, la société agricole rurale et en particulier sur l'économie des Prairies.

Le président: Monsieur Ross.

M. Ross: Merci. Je pense que ce que nous considérons à titre d'industrie est que nous parlons à titre du conseil d'un quart de la population active de la Colombie-Britannique, soit au total 270,000 emplois. Si je comprends bien, la population agricole des Prairies s'élève à environ 150,000 personnes, la nôtre est de 90,000. Donc nous sommes deux groupes très importants.

Je pense que si nous jetons un coup d'œil sur l'histoire de notre entreprise, nous voyons qu'elle a grandi énormément au cours des années. Vous pouvez vous rendre compte qu'il n'y a aucune subvention dans notre entreprise. Nous venons de passer un an et demi devant la Commission du commerce international aux États-Unis pour nous défendre sur les tarifs.

[Text]

out that we are not subsidized in rail and a whole bunch of other areas.

What I see is that we are paying fair rates to the railways. I think what we have seen in the past is that the railways have not been all that efficient because of the low Crow rate, and that we somehow have to address, as Canadians, that the railways become efficient. We also have to address as Canadians that they get the capital to go ahead and expand railway capacity. I think what your committee is looking at is how do you move one subsidy, which is now on the backs of the railway—and they are not doing a terrible good job at it—to some other form of subsidy.

[Translation]

Il en est ressorti que nous ne sommes pas subventionnés pour le transport par voie ferrée et un tas d'autres questions.

Ce que je vois c'est que nous versons de bons tarifs aux chemins de fer. Je pense que ce que nous avons vu dans le passé, c'est que les chemins de fer n'ont pas du tout été efficaces en raison du faible tarif du Nid-de-Corbeau et que nous devons en quelque sorte, à titre de Canadiens, demander que les chemins de fer deviennent efficaces. Nous devons demander également à titre de Canadiens que les chemins de fer obtiennent le capital pour aller de l'avant et accroître la capacité de transport. Je pense que votre Comité se penche sur la façon de transformer une subvention, qui est maintenant accordée aux chemins de fer—and ceux-ci font un très bon travail à cet égard—in une autre forme de subvention.

• 0920

I think the council does realize that we have a real problem on the Prairies and we have a real problem with the farming community. But what we are saying is that if we have to have an efficient railway, they have to be paid the correct rates; and as taxpayers in Canada, we have to find some way to put that subsidy back to the health of the prairie farmer.

Mr. Montgomery, you may have some other remarks.

Mr. Montgomery: I do not think I could add very much, Mr. Mazankowski, other than to emphasize that we are not quarrelling with the need to address the problems as they relate to the agricultural industry. We feel very strongly, on the other hand, that we will all suffer tremendously—in our own industry and in their industry—if we do not upgrade and maintain a comprehensive rail system in Canada.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will pass to my colleagues, please.

Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. I appreciate that co-operation.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, as a member from British Columbia, I certainly sympathize with and respect the concerns that have been expressed by our delegation this morning on behalf of the 200,000 or 300,000 people in this province whose livelihood depends on the forest industry. But I would like to ask our witnesses, along the lines of the questions raised by my colleague, Mr. Mazankowski, if having been through a crisis of their own in the last year and a half with the question of the alleged subsidy and the anti-dumping actions in the United States, they can appreciate the dilemma that the Canadian agricultural producer faces if suddenly faced with a proposed substantial increase in their transportation costs when they have to compete on a world market where there is a surplus of products to be sold.

Je pense que le Conseil est très conscient que nous avons un problème réel dans les Prairies, un problème réel avec la communauté agricole. Mais d'après nous, si nous devons avoir un service ferroviaire efficace, les agriculteurs doivent payer les tarifs en conséquence; en tant que contribuables au Canada, nous devons trouver une façon de remettre cette subvention aux agriculteurs des Prairies.

Monsieur Montgomery, vous avez peut-être d'autres remarques à faire.

M. Montgomery: Je ne pense pas pouvoir ajouter beaucoup à cela, monsieur Mazankowski, à part de souligner que nous ne nions nullement la nécessité d'aborder les problèmes en fonction de l'industrie agricole. Par contre, nous croyons très fortement que les conséquences seront néfastes, dans notre propre industrie et dans leur industrie, si nous n'améliorons pas et n'entretenons pas l'ensemble du réseau ferroviaire du Canada.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je passerai la parole à mes collègues, s'il vous plaît.

Merci beaucoup messieurs.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Nous apprécions beaucoup votre coopération.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Messieurs, en tant que membre de la Colombie-Britannique, je ne peux que sympathiser avec les doléances exprimées par notre délégation ce matin, au nom des 200,000 ou 300,000 personnes de la province qui vivent de l'industrie forestière. J'aimerais quand même demander à nos témoins, pour poursuivre dans le même sens que mon collègue, M. Mazankowski, si le fait d'avoir passé par une crise dans leurs propres industries pendant les 18 derniers mois à cause de la question de la prévue subvention et des mesures anti-dumping aux États-Unis leur permet de comprendre le dilemme dans lequel se trouvent les producteurs agricoles du Canada si, soudainement, ils devaient faire face à l'importante augmentation proposée pour le prix du transport, alors qu'ils doivent demeurer concurrentiels sur le marché mondial où il y a un surplus de produits à vendre.

[Texte]

When we look at the question of subsidies, do our witnesses not agree that there are indeed, whether we would call them subsidies or something else, various types of direct or indirect government assistance to the forest industry, the mining industry, the agricultural industry? They take various forms, but in fact the mandate of the Government of Canada has been to assist and encourage the development of our primary resource industries by one means or another, whether it be by a special type of stumpage arrangement—as is the case with your industry, somewhat in contrast with the situation in the United States or elsewhere—or whether it be by way of a remission of taxation on northern benefits with respect to the mining industry, or a special preferential rate for the shipment of grain, as is the case with the farming industry. Do our witnesses not appreciate that any initiative of the sort that this legislation represents can be destabilizing, particularly at a time when there is a surplus of product on the world market in which Canada must compete?

[Traduction]

Sur la question des subventions, nos témoins ne reconnaissent-ils pas qu'il y a en effet, qu'on les appelle subventions ou quoi que ce soit d'autre, différents types d'aide gouvernementale directe ou indirecte accessible à l'industrie forestière, à l'industrie minière, à l'industrie agricole? Cette aide peut prendre diverses formes, mais en fait, le mandat du gouvernement du Canada est d'aider et de favoriser le développement de nos industries de matières premières d'une façon ou d'une autre, que ce soit en négociant une entente spéciale sur les droits de coupe—comme c'est le cas dans votre industrie, un peu à l'opposé de la situation qui règne aux États-Unis ou ailleurs—ou au moyen d'une remise d'impôts sur les profits réalisés dans le Nord par l'industrie minière, ou encore en accordant un taux préférentiel pour le transport des grains, comme c'est le cas dans l'industrie agricole. Nos témoins ne se rendent-ils pas compte que toute initiative de la sorte présentée dans cette loi peut être déstabilisante, particulièrement à un moment où il y a un surplus sur le marché mondial où le Canada doit être concurrentiel?

The Chairman: Mr. Ross.

Mr. Ross: Mr. Siddon, I think there are two parts to your question; one I would like to clear up very quickly at the beginning. We talked about subsidies, government assistance, and so forth. We have been through \$4 million of the most exhausting hearings for over 2 years in front of the International Trade Commission, which proved conclusively that there are no subsidies to the forest products business and there are no subsidies in the stumpage end of it. What was found was minimus—less than 0.5%.

If you were shipping grain to the U.S. and they took the same tact and so forth that they took to our industry, there is no doubt in my mind that the freight rate at 20% of what we are paying would become a subsidy, and that would be countervailable. So what I am saying is that from an industry point of view we have been through the most exhaustive study possible to our biggest trading partners, where we send \$4 billion or \$5 billion. Therefore this committee should not feel that there are any subsidies in the forest industry.

Now, we do realize that in the Prairies there is a problem. That rate has been there for 80 years unchanged. The problem is that the railways are not handling everything efficiently. Somehow we, as Canadians, have to work out how to do that efficiently. We believe that people have to pay the right rate, that you can do subsidies, that those subsidies should go to the farmer, and that the farmer then can make the decision as to how he wants to do his business—by rail, truck, pooling—in working out a more efficient grain transportation system.

So yes, we recognize that; I think the whole country recognizes that. But what we say is that we are paying our share. We are a large industry, and we want an efficient railway system, one that can grow in Canada.

Le président: Monsieur Ross.

M. Ross: Monsieur Siddon, je crois qu'il y a deux parties à votre question; j'aimerais éclaircir la première très rapidement pour commencer. Nous avons parlé de subventions, d'aide gouvernementale et ainsi de suite. Nous avons dépensé 4 millions de dollars en audiences des plus épuisantes pendant plus de deux ans devant la Commission internationale du commerce, audiences qui en sont arrivées à la conclusion qu'il n'y avait aucune subvention à l'entreprise forestière et qu'il n'y avait subvention du côté des droits de coupe. Au contraire, on a trouvé qu'il y avait un «manque à gagner» de moins 0.5 p. 100.

Si vous expédiez les céréales aux États-Unis et que les Américains agissaient avec autant de délicatesse qu'ils l'ont fait pour notre industrie, il ne fait aucun doute pour moi que ces tarifs de transport à 20 p. 100 de ce que nous payons seraient considérés comme une subvention, ce qui serait contraire à la politique américaine. Ce que je veux dire c'est que du point de vue d'une industrie, nous avons fait l'étude la plus exhaustive possible pour notre plus haut partenaire commercial, chez qui nous expédions pour une valeur de 4 à 5 milliards de dollars. Par conséquent, ce comité ne devrait pas considérer que l'industrie forestière est subventionnée.

Nous sommes cependant conscients qu'il y a un problème dans les Prairies. Les tarifs n'ayant pas changé depuis 80 ans. Le problème est que les compagnies de chemin de fer ne font pas preuve d'efficacité à tous les niveaux. D'une certaine façon, nous en tant que Canadiens, nous devons nous arranger pour donner un service efficace. Nous croyons que les gens devraient payer le tarif normal, qu'il est possible d'accorder des subventions, que ces subventions devraient aller aux cultivateurs et que les cultivateurs peuvent ainsi ensuite décider de la façon la plus efficace pour transporter leurs grains—par rail, par camion, par pool.

Nous reconnaissons donc cela; je pense que tout le pays reconnaît cela. Mais nous tenons à dire que nous payons notre part. Nous sommes une grosse industrie et nous voulons avoir

[Text]

The Chairman: Mr. Mayer.

All right, Miss Carney. This will be the final question.

Miss Carney: I wanted to ask the witness . . . As he knows, the present legislation calls for the subsidy to go to the railway, not the producer. There is a general consensus among many of the briefs presented by B.C. industry today that it should go to the producer. If you feel the railways are being inefficient now, why are you comfortable with legislation that would pass the subsidy to the railways and not the producer? You say in your brief you would prefer that it went to the producer, but even if it does not, please proceed with this legislation as it presently stands. How can you be comfortable with a transportation system that you already acknowledge has not been efficient?

The Chairman: Mr. Ross.

Mr. Ross: I think the first point is that what we are doing now is not correct. The bill says pay it to the railways, and that is a better step than continuing on where we are now. But thirdly, as businessmen we feel that the user should pay the transportation system—that is what we do in our industry and all other industries—and that in effect you will design a more efficient system in the long term if the shipper pays the bill. So it really is three-pronged: we do not think we can stay in the status quo; we do not agree with all of the things that are in this bill, but it is better than the status quo; and we would prefer in the end for the subsidy to go to the shipper. Maybe there is some compromise where you go 50-50, as the Saskatchewan government has said, and change that around. But that is the sort of three-tiered approach that we see.

The Chairman: Mr. Mayer, very briefly.

Mr. Mayer: Just on a brief question, Mr. Chairman. Thank you very much.

You mentioned efficiencies in your brief. It has been pointed out to you that the producers, I think, from what we have heard, are going to find it very difficult to pay for a very efficient system. In your brief, you say:

The forest industry is very concerned about the possibility of capacity rationing on the railways . . .

That is a concern to producers—that they are being asked to pay additional sums of money at a time when they can ill afford to pay it for the possibility of rationing. How real is that possibility? I think that is of prime concern to producers. I mean, that is a very brief question that could be . . .

The Chairman: Mr. Ross.

[*Translation*]

un système ferroviaire efficace qui puisse se développer au Canada.

Le président: Monsieur Mayer.

D'accord, madame Carney. Cela sera la dernière question.

Mme Carney: Je voulais demander au témoin . . . Comme il le sait, le projet de loi tel qu'il est actuellement prévoit une subvention aux compagnies de chemins de fer et non aux producteurs. Il y a un consensus général dans les mémoires qui ont été présentés par l'industrie de la Colombie-Britannique sur le fait que ces subventions devraient aller aux producteurs. Si vous croyez que les compagnies de chemins de fer sont inefficaces à l'heure actuelle, pourquoi acceptez-vous ce projet de loi qui accorde une subvention à ces compagnies et non aux producteurs? Vous dites dans votre mémoire que vous préféreriez que cette subvention aille aux producteurs, mais même si cela n'est pas le cas, vous êtes quand même d'accord pour que l'on adopte la loi dans sa forme actuelle. Comment pouvez-vous vous contenter d'un système de transport que vous reconnaissiez être inefficace?

Le président: Monsieur Ross.

M. Ross: Je crois d'abord que ce que nous faisons n'est pas correct. Le projet de loi prévoit de payer la subvention aux compagnies de chemins de fer et cela est déjà mieux que de continuer comme nous le faisons maintenant. Mais troisièmement, à titre d'hommes d'affaires, nous croyons que c'est l'usager qui doit payer le transport—c'est ce que nous faisons dans notre propre industrie et c'est ce que font les autres industries—and qu'effectivement le système deviendra plus efficace à la longue si c'est l'expéditeur qui paie les frais. Il y a donc en fait trois aspects à la question: nous ne croyons pas pouvoir garder le statu quo; nous ne sommes pas d'accord avec tout ce qu'il y a dans ce projet de loi, mais c'est déjà mieux que le statu quo; et nous préférerions bien sûr que la subvention soit accordée à l'expéditeur. Peut-être existe-t-il un compromis quelconque, un partage 50-50, comme l'a proposé le gouvernement de la Saskatchewan . . . mais c'est cette sorte d'approche à trois volets que nous avons.

Le président: Monsieur Mayer, brièvement s'il vous plaît.

M. Mayer: Juste une brève question, monsieur le président, merci beaucoup.

Vous parlez de rendement dans votre mémoire. On vous a déjà fait remarquer qu'il sera très difficile pour les producteurs, d'après ce que nous avons entendu, de payer pour un système très efficace, dans votre mémoire:

L'industrie forestière est très préoccupée par la possibilité d'un rationnement éventuel de la capacité des chemins de fer . . .

Cela préoccupe les producteurs—le fait qu'on leur demande de payer des sommes additionnelles à un moment où ils peuvent mal se permettre de payer cela avec la possibilité d'un rationnement. Jusqu'à quel point ce rationnement risque-t-il d'entrer en vigueur? Je pense que cette question préoccupe beaucoup les producteurs. Cette question précise pourrait recevoir une réponse brève.

Le président: Monsieur Ross.

[Texte]

Mr. Ross: Well, I think the problem that always faces the country is: what is going to happen in the future? If we were having this hearing back in 1979, when the lumber business was beautiful and our shipments were 30% higher, the sector of rationing certainly was far clearer than it is today, where we have lost 30% of our markets because of volume. I see those coming back if the U.S. housing starts hold up.

But there are have been complaints, I think, from prairie farmers that the system is not very good. I mean, we are all in this together.

Mr. Mayer: But U.S. housing starts are down as a result of interest rates. In the last couple of weeks we see that lumber prices are falling again.

Mr. Ross: Yes, but you have to recall that the general consensus on housing in the U.S. is that it will be around 1.6 million to 1.7 million this year. Last year it was 1 million, so you can see it is a 70% increase. The consensus is next year it will be around 1.7 million or so. We can see record shipments coming back, maybe six months from now. Remember, the lumber market is terribly mercurial. If you had asked us four weeks ago, we were in heaven; now we are descending somewhat.

But I think what has happened, if you look historically, the coal end of it has grown tremendously; the forest industry has grown; the grain industry has grown. And we have a problem that we do not have the most efficient rail system for moving grain and that sort of thing because rates have been low. This is what I think we have to fix up.

The Chairman: Thank you very much.

• 0930

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I believe it was Mr. Montgomery who said he became aware of the prospect of shortage of railway capacity several years ago. Could he tell us briefly how they were made aware of that fact, and who made them aware of it?

The Chairman: Who will answer?

Mr. James Black (Transportation Manager, B.C. Timber: Council of Forest Industries): We were made aware of the capacity problems in discussions with the railroads and studies that they had put together, various assessments on traffic flows that had been put together, and just an overall assessment of the movements and the concerns that were raised by the senior railway people and senior industry people in our ability to

[Traduction]

M. Ross: Eh bien, je pense que le problème auquel le pays doit toujours faire face est celui-ci, qu'arrivera-t-il dans l'avenir? Si cette audience se tenait en 1979, au moment où l'industrie du bois de construction était florissante et où nos expéditions étaient supérieures de 30 p. 100, la question du rationnement serait certainement plus claire qu'aujourd'hui, alors que nous avons perdu 30 p. 100 de nos marchés à cause du volume. Je vois cela revenir si l'industrie de la construction aux États-Unis redémarre.

Mais il y a eu des plaintes, je crois, de la part des cultivateurs des Prairies au sujet de l'inefficacité du système. Je veux dire que nous sommes tous dans le même bain.

M. Mayer: Mais les mises en chantier aux États-Unis sont à la baisse par suite de l'augmentation des taux d'intérêt. Au cours des dernières semaines, nous avons constaté que les à baisser.

M. Ross: Oui, mais vous devez vous rappeler que le consensus général en matière de construction aux États-Unis est que les mises en chantier seront de 1.6 million à 1.7 million cette année. L'année dernière, elles ont été de 1 million; il s'agit donc d'une augmentation de 70 p. 100. De l'avis général, l'année prochaine, les mises en chantier se situeront autour de 1.7 million. On peut donc entrevoir des expéditions records, d'ici peut-être six mois. N'oubliez pas que le marché du bois de construction est terriblement capricieux. Si vous nous aviez demandé comment était la situation il y a quatre semaines, nous vous aurions répondu que tout était pour le mieux; maintenant, nous sommes un peu moins enthousiastes.

Mais je crois que ce qui est arrivé, si vous prenez une perspective historique, c'est que le secteur du charbon a progressé d'une façon considérable; l'industrie forestière a également progressé, tout comme l'industrie céréalière. Et le problème c'est que nous n'avons pas le système ferroviaire le plus efficace pour transporter les grains et les autres produits à cause des tarifs trop bas. C'est je crois ce que nous devons régler.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Je crois que c'est M. Montgomery qui a mentionné qu'il était devenu conscient de la possibilité d'une insuffisance des installations ferroviaires, il y a de ça plusieurs années. Pourrait-il nous dire brièvement la façon dont ils ont pris conscience de cette situation et qui les a mis sur la piste?

Le président: Qui veut répondre à cette question?

M. James Black (Transportation Manager, B.C. Timber: Council of Forest Industries): Nous avons pris conscience des problèmes de capacité au cours de discussions avec les représentants des chemins de fer et en analysant des études qu'ils avaient rassemblées de même que diverses évaluations du trafic ferroviaire et à la suite d'une évaluation globale des mouvements et des préoccupations soulevées par les dirigeants des compagnies ferroviaires et de l'industrie quant à notre

[Text]

move the traffic over the existing infrastructure—both railroads.

Mr. Althouse: Was the question—or difficulty, or however way you want to describe it—of the Crow rate introduced into those discussions as well?

Mr. Black: Very definitely, in terms of the fact that the railways were facing tremendous capital requirements to make the changes to satisfy the capacity over the five, six, seven-year term. Certainly return on investment was very much a part of that consideration.

Mr. Althouse: Did they present any figures to you to indicate how much of the proposed expansion would be covered by an increased Crow rate?

Mr. Black: Off the top of my head, certainly it was a consideration as part of all the discussions. I could not just say exactly what it was, or whatever, but certainly it was part and parcel of the discussion.

Mr. Althouse: So the Crow rate was very definitely a part of the discussions that were held with the users of railway services who are producers of forest products.

You talked about transportation subsidies. I guess what you are really talking about is transportation subsidies versus subsidies that could be construed to be farm subsidies. I am a little confused, I guess, as to the sudden shift in your suggestion to go to a payment to the producer and call that a subsidy. We have had transportation subsidies in the form of branch line subsidies, hopper car subsidies, and several other kinds of subsidies, that have gone into a continuation of the agreement between the federal government and the railways to supply service to the farmers of western Canada. It seems to me that those were very clearly transportation subsidies and that there is a very good historic reason—in fact it is probably part of the original contract, written or otherwise—that the financing continue to be a government and railroad kind of a contract. Why are you suddenly now saying that should all be changed and that there should be payments to the producers, that it should be transferred and be called a subsidy to production rather than to transportation?

The Chairman: Mr. Ross.

Mr. Ross: Right. What I see is that basically the forest industry has been paying five times the amount the grain industry pays to move equal freight volumes. As you say, this is an historic Canadian thing. I do not think the farmers have been terribly happy over the years. We have had to go out and buy boxcars; there has been a lot of ad hocerry in the transportation thing; and we are dealing with something that is 80 years old. It is time we addressed how to change that.

[Translation]

capacité d'assurer le trafic ferroviaire avec l'infrastructure existante—les deux chemins de fer.

M. Althouse: Est-ce que la question—ou la difficulté, ou quelle que soit la façon dont vous voulez en faire la description—du tarif du Nid-de-Corbeau a également été mentionnée dans ces discussions?

M. Black: Très clairement, en parlant du fait que les compagnies ferroviaires nécessitaient d'énormes capitaux pour effectuer les changements afin de répondre aux besoins pour les cinq, six et sept années à venir. Il va sans dire que le taux de rentabilité était très fortement pris en considération.

M. Althouse: Vous ont-ils présenté des données pour indiquer dans quelle proportion l'expansion proposée serait couverte par une augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau?

M. Black: En autant que je m'en souvienne, cet aspect a certainement été considéré dans toutes les discussions. Je ne pourrais pas vous dire ce qu'il en était avec précision, mais cet aspect faisait certainement partie des discussions.

M. Althouse: Donc, le tarif du Nid-de-Corbeau a été clairement mentionné au cours des discussions que vous avez eues avec les usagers des services ferroviaires qui sont producteurs de produits forestiers.

Vous avez parlé des subventions de transport. Je suppose que vous parlez, en réalité, des subventions de transport par rapport aux subventions qui pourraient être interprétées comme étant des subventions agricoles. Je suis un peu embarrassé par cette déviation soudaine dans votre suggestion de payer le producteur et d'appeler cela une subvention. Nous avons eu des subventions de transport sous forme de subventions pour les voies de service, pour les wagons-trémies ainsi que plusieurs autres types de subventions qui s'inscrivaient comme une continuation de l'entente entre le gouvernement fédéral et les compagnies ferroviaires pour assurer le service aux fermiers de l'Ouest du Canada. Il me semble que ces subventions étaient clairement des subventions de transport et il y avait pour cela de très bonnes raisons historiques—en réalité, cela fait probablement partie du contrat original, écrit ou autre—que le financement continue d'être un contrat gouvernemental et du type ferroviaire. Pourquoi dites-vous maintenant que tout cela doit être changé et que des paiements devraient être versés aux producteurs, ou'il devrait y avoir un transfert et que ce dernier soit appelé une subvention à la production plutôt qu'au transport?

Le président: Monsieur Ross.

M. Ross: C'est exact. Essentiellement, je constate que l'industrie forestière a payé cinq fois plus cher le transport de volumes égaux de marchandises que l'industrie des grains. Comme vous dites, il s'agit là d'un fait historique canadien. Je ne crois pas que les fermiers aient été très heureux au cours des dernières années. Il nous a fallu faire l'acquisition de wagons couverts; beaucoup de choses ont été faites au pied levé dans le domaine du transport; d'ailleurs, nous avons affaire à un phénomène qui est vieux de 80 ans. Il est temps de se pencher sur la façon dont nous allons changer cela.

[Texte]

You may call it a transportation subsidy; it may be an agricultural subsidy. It is a subsidy to someone. It is not to us; it is to the farm end of it. What we think is that, okay, we should design a system that has a subsidy—that is what the proposal is—and it should go to the producer, because he can invent the most transportation-effective system. If you come to the forest industry here on the coast, we have large boats that have a thousand, in a sense, boxcars of lumber leaving for the east coast. We can also ship by rail. It becomes quite competitive, and therefore we kind of believe that the user pays is the right way to do the thing. So I do not think it is a shift; it is just a basic principle of business that if the user pays the transportation he will do it in the most efficient way.

I am going to call on Mr. Gerry Bennett, our vice-president of transportation, just to add a few words.

The Chairman: Mr. Bennett.

Mr. Gerald Bennett (Vice-President for Transport, Council of Forest Industries): Yes. On that question, I would like to emphasize that the policy of having the payments made directly to the producer is not a sudden change on the part of the forest industry. We have always advocated that the payment should go directly to the producer. We have done this since this issue came up in the open recently—well, as far as two and a half years ago.

The Chairman: Your final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Okay. I guess as a person who represents more farmers than forestry people, I can understand the forest industry taking quite a hard line on the subsidy issue, having just come through a ruling that says they are not getting a subsidy, even though our understanding is that a great many studies have indicated time and time again that the stumpage fees do not really pay enough to provide continuation of the forests on an ongoing basis.

It was pointed out by some of the witnesses here that the Canadian agricultural product would have trouble going into the U.S. because of this subsidy. Just for their information, we have heard a great many witnesses point out that the subsidization level, U.S. versus Canadian agriculture, is at least four times; some have it considerably higher than that. So I do not think there would be any problem in that way of looking at things.

The Chairman: Your question please, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: The value of product has also been used as a way of computing what would be a fair share of freight rate. As you are probably aware, this particular legislation has a 10% safety net proposal that would have the freight rate never be more than 10% of the value of the product. From a value of

[Traduction]

Vous pouvez l'appeler une subvention de transport; cela peut être une subvention agricole. Il s'agit en tout cas d'une subvention accordée à quelqu'un. Ce n'est pas pour nous; elle est destinée au secteur agricole. En tout cas, nous croyons que nous devons concevoir un système qui comporte une subvention—voilà en quoi consiste la proposition—et que cette subvention devrait aller au producteur parce qu'il peut inventer le système de transport le plus efficace. Pour en venir à l'industrie forestière sur la côte ouest, nous avons de grands bateaux qui, dans un sens, équivalent à mille wagons fermés de bois d'œuvre qui partent pour la côte ouest. Nous pouvons également procéder à l'expédition par voie ferrée. Cela devient très concurrentiel et c'est pourquoi, nous croyons que l'utilisateur paye pour la bonne façon de faire les choses. Je ne crois donc pas qu'il s'agisse d'un décalage; il s'agit simplement d'un principe d'affaires élémentaire selon lequel, si l'utilisateur doit payer le transport, il le fera de la façon la plus efficace.

J'aimerais maintenant laisser la parole à M. Gerry Bennett, notre vice-président des transports.

Le président: Monsieur Bennett.

M. Gerald Bennett (vice-président des transports, Council of Forest Industries): Oui. En ce qui a trait à cette question, j'aimerais souligner que cette politique d'effectuer des paiements directement au producteur ne constitue pas un changement subit pour l'industrie forestière. Nous avons toujours préconisé que les paiements doivent aller directement au producteur. Nous avons ouvertement procédé de façon depuis que ce problème a été soulevé—it y a de cela deux ans et demi.

Le président: Une dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: D'accord. En tant que représentant des agriculteurs plutôt que des gens de l'industrie forestière, je peux comprendre que l'industrie forestière prenne très au sérieux la question des subventions puisqu'ils viennent d'apprendre la décision qu'ils ne toucheront pas de subvention même si, selon nous, un grand nombre d'études ont indiqué plus d'une fois que les droits de coupe ne sont pas suffisamment rentables pour assurer la continuation de l'exploitation forestière sur une base permanente.

Certaines personnes qui sont venues témoigner ici ont indiqué que les produits agricoles canadiens auraient du mal à pénétrer le marché américain à cause de cette subvention. Ne serait-ce que pour leur information personnelle, nous avons entendu un grand nombre de témoins déclarer que l'attribution de subventions aux États-Unis par rapport aux subventions attribuées au Canada était au moins quatre fois plus élevée, dans certains cas, l'écart est considérablement plus élevé que cela. J'estime donc qu'il ne devrait pas y avoir de problèmes à regarder les choses de cette façon.

Le président: Une dernière question s'il vous plaît, monsieur Althouse.

M. Althouse: La valeur des produits a été également utilisée comme moyen de calculer ce que pourrait être un partage équitable du tarif de transport des marchandises. Comme vous le savez sans doute, cette législation particulière comporte une proposition nette sécuritaire de 10 p. 100 qui ferait en sorte

[Text]

product point of view, what percentage of freight would the forest industry be paying on both raw product and processed product?

[Translation]

que le tarif de transport des marchandises ne correspondrait jamais à plus de 10 p. 100 de la valeur du produit. Du point de vue de la valeur des produits, quel pourcentage l'industrie forestière devrait payer pour le transport des marchandises tant pour les produits bruts que pour les produits manufacturés?

The Chairman: Mr. Ross.

Mr. Ross: Okay. Basically, on the lumber side of exports in the United States, the value of rail to the total selling price is 38%. My understanding is that grain now is down to 2%, and that the safety net of 10%—if we had that in our industry, we would be happy, because ours is 38%. So that is again why we think the user has to pay. This 38% is a lot of money for transportation; it forces us to be as efficient as possible and design the best systems.

Le président: Monsieur Ross.

M. Ross: Bon. Essentiellement, en ce qui a trait à l'exportation du bois vers les États-Unis, la valeur du transport par chemin de fer par rapport au prix de vente total correspond à 38 p. 100. Je crois que le pourcentage pour le transport du grain est rendu à 2 p. 100; et que la proposition nette sécuritaire de 10 p. 100—si nous avions cela dans notre industrie, nous serions heureux parce que notre valeur sécuritaire est à 38 p. 100. Une fois de plus, c'est pourquoi nous croyons que l'utilisateur devrait payer. Cette valeur de 38 p. 100 correspond à beaucoup d'argent pour le transport; cela nous oblige à être des plus efficaces et à concevoir les meilleurs systèmes possibles.

The Chairman: Thank you, sir. Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

For this side of the table, I want to welcome the representatives of the forest products, the Council of Forest Industries, and tell you we appreciate your representation here.

Your brief recognizes that the issue requires a comprehensive solution, that it is not just a prairie issue but a national issue. Your concern is that the rates as they now stand could be an impediment or are an impediment to the growth and stability of our transportation system.

Le président: Merci monsieur. Merci monsieur Althouse. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'industrie forestière, le conseil de l'industrie forestière, et vous remercier de votre présence parmi nous.

Vous reconnaîtrez, dans votre mémoire, que cette question nécessite une solution précise et qu'il ne s'agit pas seulement d'une question qui touche uniquement les Prairies, mais l'ensemble du Canada. Vous estimatez que les tarifs tels qu'ils sont appliqués maintenant pourraient être ou constituent un obstacle à la croissance et à la stabilité de notre système de transport.

• 0940

One of the points often made is that we are killing the Crow; we are doing away with the Crow. But I would point out that the Minister of Transport chose the 1981-1982 crop year as a datum to perpetuate the Crow benefit. I want to address the portion in your brief where you say:

... the provision of a subsidy of at least \$650 million annually will go on in perpetuity.

Are you aware that in the four crop years up to 1985-1986 inclusive, the government is providing \$3.5 billion to this grain transportation improvement—with last year's crop year, a \$313 million interim payment. Then take the next three years and take into account the \$651 million per annum, the federal share of increase is \$146 million; branchline rehabilitation at \$380 million; hopper car purchases and leases are \$434 million and branchline subsidies of \$278 million—this going to \$3.5 billion in 4 years.

Un des points souvent soulevés est que nous sommes en train de rejeter la Loi du Nid-de-Corbeau; nous sommes en train de la supprimer. Mais j'aimerais faire remarquer que le ministre des transports a choisi l'année de récolte 1981-1982 comme base pour que la subvention du Nid-de-Corbeau soit un droit perpétuel. Je veux traiter de la partie dans votre exposé où vous dites:

... une subvention d'un montant d'au moins \$650 millions par année deviendra un droit perpétuel.

Savez-vous qu'au cours des quatre années de récolte allant jusqu'à 1985-1986 inclusivement, le gouvernement fournit \$3.5 milliards pour l'amélioration du transport du grain—with la récolte de l'année dernière, un paiement provisoire de \$313 millions. Prenez ensuite les trois années suivantes et tenez compte des \$611 millions par année, la part fédérale de l'augmentation et \$146 millions; le rétablissement de la ligne de branchements à \$380 millions; l'achat et la location de wagons-trémies à \$434 millions et les subventions pour les lignes de branchements de \$278 millions—cela fera \$3.5 milliards en quatre ans.

[Texte]

But if you take off the first interim payment and you divide \$3.5 billion in the next 3 years, it means that the Government of Canada, the taxpayers of Canada, are going to be giving the grain transportation industry an average of \$1 billion a year in subsidy.

Now as free enterprisers, you stress the competitiveness of an efficient rail system and that is how you will get your product to market. In general you have . . .

The Chairman: Could you put your question please, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: —an opposition to subsidies. I want to ask this question then: we hear how difficult it is for a collection system to get the different types of grain from different elevators. Do you have difficulties in your collection system as to whether the railways are picking up spruce or fir or plywood, or other types of things? Does the government provide any assistance in having boxcars at your disposal?

The Chairman: Mr. Montgomery.

Mr. Montgomery: The difficulties we have relate generally to the different geographic regions in which we operate. The solutions to those problems have come by virtue of using variations on the transportation system to get at the most efficient method; these very often involve combinations of water, highway, and rail. Those are the sorts of decisions you make based on the over-all economics and getting to the market in the most effective way that you can. The government does not pay or provide subsidies in that process.

Mr. Bockstael: It is evident throughout the hearings, there are very divergent opinions. In the concluding paragraph of your brief, you say that the proposed legislation is commendable,

. . . and its speedy passage should be a high priority with all electyed federal representatives.

Recognizing that, in the context of your brief you say that you do not agree with it all, but if you put that into the framework that there is a wide diverging opinion from a stance of do nothing and leave things as they are to drastic changes, you are particularly anxious to see this bill go through?

Mr. Ross: That is correct.

Mr. Bockstael: One last question on my part. A lot has been said about—and I ask him to recognize it, for Hon. Don Mazankowski has come up with a proposed solution of freedom of choice, and this has never been elaborated on.

Mr. Mazankowski: What are you talking about? There are two elaborations.

Mr. Bockstael: The specifics have not been nailed down because there is a variation of it. In your brief you talk about the optional payment formula possibly being the mechanism to use. Is that your preferred option, sir?

[Traduction]

Mais si vous enlevez le premier paiement provisoire et répartissez \$3.5 milliards sur les trois prochaines années, cela signifie que le gouvernement du Canada, les contribuables canadiens, vont donner à l'industrie du transport du grain une moyenne de \$1 milliard par année en subventions.

Maintenant, au nom de la libre entreprise, vous mettez l'accent sur la concurrence d'un système de transport par chemin de fer efficace et que c'est la façon de mettre votre produit sur le marché. En général, vous avez . . .

Le président: Pouvez-vous poser votre question s'il vous plaît, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: . . . une opposition aux subventions. Je désire poser cette question: nous savons combien il est difficile pour un système de collecte d'obtenir différents types de grains de différents élévateurs. Avez-vous des difficultés dans votre système de collecte de telle façon que les chemins de fer ramassent les épinettes ou les sapins ou du contreplaqué, ou d'autres types de marchandise? Est-ce que le gouvernement vous aide pour que vous ayez à votre disposition des wagons couverts?

Le président: Monsieur Montgomery.

M. Montgomery: Les difficultés que nous avons sont en général liées aux différentes régions géographiques où nous travaillons. Les solutions à ces problèmes sont venues en utilisant des variations au système de transport pour arriver à la méthode la plus efficace; cela, très souvent, englobe des combinaisons de transport maritime, routier et ferroviaire. Ce sont les genres de décisions que vous faites à partir des économies globales et afin d'entrer sur le marché de la façon la plus efficace possible. Le gouvernement ne paie ou ne fournit pas de subventions dans ce processus.

M. Bockstael: Il est clair d'après les témoignages, que les opinions sont très divergentes. Dans le paragraphe de conclusion de votre exposé, vous faites l'éloge de la loi proposée

. . . et son passage rapide devrait être une priorité chez tous les représentants élus du gouvernement fédéral.

En tenant compte de cela, dans le contexte de votre exposé vous dites que vous n'êtes pas d'accord avec tout le projet de loi, mais si vous considérez qu'il y a une grande divergence d'opinions entre ceux qui ne veulent rien faire et laisser les choses comme elles sont et ceux qui veulent procéder à des changements radicaux, êtes-vous particulièrement pressé de voir ce projet de loi passer?

M. Ross: C'est exact.

M. Bockstael: Une dernière question de ma part. On a beaucoup parlé à ce sujet, et je lui demande de le reconnaître, car l'honorable Don Mazankowski a proposé une solution de liberté de choix, et cela n'a jamais été discuté.

M. Mazankowski: De quoi parlez-vous? Il y a deux discussions.

M. Bockstael: Les précisions n'ont jamais été présentées car il y a une variation. Dans votre exposé vous parlez des formules de paiement facultatif comme étant sans doute le mécanisme à utiliser. Est-ce que c'est votre choix préféré?

[Text]

The Chairman: Mr. Ross.

Mr. Ross: We do not feel that we are experts in how to do this whole thing. What we do feel strongly is that the more the producer gets of the subsidy so that he pays it, the more efficient the transportation system will become in time. So it may have to be phased in from where government pays to railways to, finally, the shipper, but we should look forward to some time in the future to where the shipper does pay, because that will create the best system.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: A supplementary to what Mr. Bockstaal was asking. Mr. Montgomery, you did mention that you had a look at the double-80, the Mr. Mazankowski proposal, etc. Have you had any direct communication or explanation from Mr. Mazankowski on the freedom-of-choice proposal? It is a motherhood kind of proposal which I think is very acceptable to Canadians, but how was it explained to you? Was it explained verbally, or in writing? How does your company see this freedom of choice? We have been receiving complaints from witnesses that the bill is already a bureaucratic nightmare. It is too complex. Will this not make it more complex? I am sure you must have had some communication, or some explanation of what is meant by "freedom of choice".

Mr. Ross: I will let Mr. Bennett answer that.

Mr. Bennett: No; we have not had any direct communication or explanation from Mr. Mazankowski. The only thing we do know or understand about the freedom of choice is what we have read and heard about. It is our understanding that the proposal would provide the producer with the opportunity of directing the benefit that would accrue to him directly to the carrier, or take it himself to use as he sees fit. That is our understanding.

Mr. Mazankowski: Is that too complicated for you?

Mr. Flis: Very complicated.

An hon. Member: The result is on the table what it is you put . . .

The Chairman: Order! Members can argue that among themselves during clause-by-clause examination. Thank you, Mr. Flis. Is it the pleasure of the committee that the brief from the Council of Forest Industries of British Columbia be appended to today's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you. Mr. Benjamin, a point of order.

Mr. Benjamin: I am interested in getting more information from the Council of Forest Industries of British Columbia, and I wonder if they could provide the committee with a list or a table giving us average prices, let us say in 1970, for lumber, plywood, pulp and paperboard; also, an average of what the freight rates were then; what the average prices in freight rates

[Translation]

Le président: Monsieur Ross.

M. Ross: Nous ne croyons pas être des spécialistes sur la façon de traiter dans son ensemble cette question. Nous croyons fortement que plus le producteur retire de la subvention, meilleur deviendra le système de transport avec le temps. Aussi, il est possible que l'on soit obligé de procéder par étapes: accepter au début que le gouvernement paye aux chemins de fer pour en arriver à un moment donné dans l'avenir, à ce que l'expéditeur paye, parce que cela créera le meilleur système.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Une autre question à celle que M. Bockstaal a posée. Monsieur Montgomery, vous avez bien mentionné que vous avez examiné le double 80, la proposition de M. Mazankowski, etc. Avez-vous communiqué directement avec M. Mazankowski ou obtenu une explication sur la proposition de liberté de choix. C'est le genre de proposition qui, je crois est très acceptable pour les Canadiens, mais comment cela vous a-t-il été expliqué? Est-ce que cela a été expliqué oralement ou par écrit? Comment votre entreprise voit cette liberté de choix? Nous avons eu des plaintes des témoins selon lesquels le projet de loi est déjà un cauchemar de bureaucratie. C'est trop compliqué. Est-ce que cela ne le rendra pas plus compliqué? Je suis sûr que vous devez avoir certaines communications, ou certaines explications de ce que l'on entend par «liberté de choix».

M. Ross: Je laisserai la réponse à M. Bennett.

M. Bennett: Non, nous n'avons pas eu de communications ou d'explications directes de la part de M. Mazankowski. La seule chose que nous sachions ou comprenions au sujet de la liberté de choix est ce que nous avons lu et entendu à ce sujet. Selon ce que nous avons compris, la proposition offrirait au producteur la possibilité de donner la subvention qui lui reviendrait directement au transporteur, ou de la prendre pour l'utiliser comme il lui convient. C'est ce que nous avons compris.

M. Mazankowski: Est-ce que c'est trop compliqué pour vous?

M. Flis: Très compliqué.

Une voix: Le résultat est là . . .

Le président: À l'ordre! Les membres peuvent discuter de cela entre eux pendant l'examen article par article. Merci, monsieur Flis. Le Comité désire-t-il que l'exposé du *Council of Forest Industries of British Columbia* soit joint aux procès-verbaux d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord!

Le président: D'accord. Merci. Monsieur Benjamin, un rappel au Règlement.

Mr. Benjamin: J'aimerais avoir plus de renseignements de la part du *Council of Forest Industries of British Columbia*, et je demande s'il pourrait donner au Comité une liste ou un tableau avec les prix moyens, disons en 1970, pour le bois, le contreplaqué, la pâte et le carton; de plus, une moyenne de ce que les taux de transport étaient à ce moment-là, ce que les

[Texte]

were in 1980 and, today in 1983. They could pick out some specific locations, whichever way they wish. I wonder if they could make information such as that available to the committee.

The Chairman: Could you do that, Mr. Ross?

Mr. Ross: Right. There would be no problem. We will pick out figures over a number of years, in fact consecutively—the lumber industry being so mercurial. We will point out what the freight is, the lumber price, and so forth; also say, newsprint and that sort of thing. No problem.

The Chairman: Would you send that to the clerk of the committee in Ottawa please.

Mr. Ross: Fine.

The Chairman: Thank you. A point of order, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: If it be the wish of the committee, Mr. Chairman, I would like to have appended to these proceedings, a brief submitted by Allstate Grain Company Co. Ltd. of Surrey, British Columbia. They had asked to appear before us, Mr. Chairman, but because of the time constraints we must have them, they will be unable to do so. We would like this appended to the proceedings, if the committee will allow it.

The Chairman: Is it agreed that the Allstate Grain Company's brief be appended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. With that I will thank the Council of Forest Industries of British Columbia for their appearance before the committee. We appreciate your brief and your appearance here this morning, gentlemen. Thank you very much.

Mr. Ross: Thank you very much, Mr. Chairman, and hon. members.

The Chairman: Just before calling the Mining Association of British Columbia, I would like to take a minute to introduce the members of the committee to our witnesses and others in the audience. Because we have so many this morning, I will not do it by party but from the list I have in front of me. Hopefully, I will not miss anybody. Please identify yourself when I call your name.

• 0950

Mr. Vic Althouse, NDP, Humboldt—Lake Centre; Mr. Les Benjamin, NDP, Regina West; Mr. Robert Bockstael, Liberal, St. Boniface; Madam Eva Côté, Liberal, Rimouski—Témiscouata; Mr. Rolland Dion, Liberal, Portneuf—he is not here; Mr. Jean-Guy Dubois, Liberal, Lotbinière; Mr. Jesse Flis, Liberal, Parkdale—High Park and parliamentary secretary to the minister; Mr. Bert Hargrave, P.C., Medicine Hat; Mr. Jack Masters, Liberal, Thunder Bay—Nipigon—he was here; Mr. Charles Mayer, P.C., Portage—Marquette; the Honourable Don Mazankowski, P.C., Vegreville; Mr. Bill McKnight, P.C., Kindersley—Lloydminster; Mr. Doug Neil, P.C., Moose

[Traduction]

prix moyens des taux de transport étaient en 1980 et, aujourd'hui en 1983. Ils pourraient choisir les emplacements particuliers, ce qu'ils désirent. Je me demande s'ils pourraient fournir des renseignements comme ceux qui sont mis à la disposition du Comité.

Le président: Pourriez-vous faire cela, monsieur Ross?

M. Ross: D'accord. Il n'y aurait aucun problème. Nous choisirons nos chiffres sur un certain nombre d'années, en fait de façon consécutive—l'industrie du bois étant si inégale. Nous indiquerons le prix du transport du bois etc.; disons aussi, le prix du papier journal et cette sorte de chose. Aucun problème.

Le président: Voudriez-vous envoyer cela au commis du Comité à Ottawa s'il vous plaît?

M. Ross: Entendu.

Le président: Merci. Un rappel au Règlement. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Si c'est le désir du Comité, monsieur le président, j'aimerais joindre à ces procès-verbaux un exposé présenté par *Allstate Grain Company Co., Ltd.* de Surrey, Colombie-Britannique. Ils ont demandé à se présenter ici, monsieur le président, mais à cause des limites de temps, ils ne pourront pas le faire. Nous aimerais que cela soit joint au procès-verbal, si le Comité le permet.

Le président: L'exposé du *Allstate Grain Company* peut-il être joint?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Je remercie donc le *Council of Forest Industries of British Columbia* pour leur présence ici ce matin, messieurs. Merci beaucoup.

M. Ross: Merci beaucoup, monsieur le président, et les honorables membres.

Le président: Juste avant de faire venir la *Mining Association of British Columbia*, j'aimerais prendre une minute pour présenter les membres du Comité à nos témoins et aux autres personnes dans la salle. Étant donné que nous sommes si nombreux ce matin, je ne présenterai pas par parti mais selon la liste que j'ai devant moi. J'espère n'oublier personne. S'il vous plaît, veuillez vous identifier lorsque je nomme votre nom.

Mr. Vic Althouse, NPC, Humboldt—Lake Centre; M. Les Benjamin, NPD, Regina west; M. Robert Bockstael, Libéral, St. Boniface; M^{me} Eva côté, libéral, Rimouski—Témiscouata; M. Rolland Dion, libéral, Portneuf—it est absent; M. Jean-Guy Dubois, libéral, Lotbinière; M. Jesse Flis, libéral, Parkdale—High Park et secrétaire parlementaire du ministre; M. Bert Hargrave, P.C. Medicine Hat; M. Jack Masters, libéral, Thunder Bay—it était présent; M. Charles Mayer, P.C., Portage—Marquette; l'Honorable Don Mazankowski, P.C., Vegreville; M. Bill McKnight, P.C., Kindersley—Lloydminster; M. Doug Neil, P.C., Moose Jaw; M. Marcel

[Text]

Jaw; Mr. Marcel Ostiguy, Liberal, Saint Hyacinthe—Bagot; Mr. Jack Shields, P.C., Athabasca; Mr. Claude Tessier, Liberal, Mégantic—Compton . . . —Stanstead; Miss Pat Carney, P.C., Vancouver Centre; Mr. Chuck Cook, P.C., North Vancouver—Burnaby; Mr. Tom Siddon, P.C., Richmond—South Delta; Mr. McCuish, P.C., Prince George—Bulkley Valley; and the Hon. John Fraser, P.C., Vancouver South. Did I miss anybody? Thank you very much.

My name is Maurice Dionne, and I represent the riding of Northumberland—Miramichi, as a Liberal . . . but right now I am sort of neutered.

I now call the Mining Association of Canada, represented by Mr. Tex Enemark, President. If I have pronounced your name incorrectly, please correct me.

Mr. Tex Enemark (President, Mining Association of British Columbia): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Welcome, Mr. Enemark. Would you introduce your colleagues and proceed to your opening statement, please.

Mr. Enemark: Thank you, Mr. Chairman. Since you asked, my surname is pronounced Een-emark, but the more important thing is that I am president of the Mining Association of British Columbia, not the Mining Association of Canada. I would not want my Ottawa colleagues to think I was usurping their proper function.

Honourable members of the committee, I will not be reading a brief that I had prepared earlier and I would ask that it be appended to the record of today's proceedings.

I would like to introduce those appearing with me today. On my right is Mr. Ralph Huenemann, Director of Research for the Mining Association of British Columbia, and Terry Garvey, Director of Transportation for Westar Mining.

I have had the singularly unique experience of listening to more than five days of the committee's hearings in Ottawa and Regina and have had a great deal of admiration for the patience and for the understanding that members have brought to what is probably the most significant economic issue, and perhaps one of the more significant political issues, to affect the Canadian west in this decade. The changes that will be brought to the economic structure of the west over the coming decade will be impacted upon more by the changes you make to the Crowsnest Pass freight rate than any other thing that the federal government could possibly do, so fundamental to the future of our economy is this legislation.

The Mining Association of B.C. was late into this debate because it was our sense of things last year that there was a growing consensus in western Canada that, to put it shortly, the Crow had to go in favour of a more rational freight subsidy system. And because the Crow is so important to the Prairies, and we recognize that it is part economics and part theology, it is so important to prairie life and to the prairie economy, it was our view that whatever change that was to come should have the effect of guaranteeing all of us who depend upon the railroads access to adequate and efficient railroad services,

[Translation]

Ostiguy, libéral, Saint Hyacinthe—Bagot; M. Jack Shields, P.C., Athabasca; M. Claude Tessier, libéral, Mégantic—Compton—Stanstead; M^{me} Pat Carney, P.C., Vancouver Centre; M. Chuck Cook, P.C., North Vancouver—Burnaby; M. Tom Siddon, P.C., Richmond—South Delta; M. McCuish, P.C., Prince George—Bulkley Valley; et l'Honorable John Fraser, P.C., Vancouver South. Ai-je oublié quelqu'un? Merci beaucoup.

Je m'appelle Maurice Dionne, et je représente la circonscription de Northumberland—Miramichi, en tant que libéral—mais en ce moment, je suis un peu neutre.

Je donne maintenant la parole à l'Association minière du Canada, représentée par M. Tex Enemark, son président. Si j'ai prononcé votre nom incorrectement, dites-le moi.

Mr. Tex Enemark (président, Mining Association of British Columbia): Merci, monsieur le président.

Le président: Bienvenue monsieur Enemark. Pourriez-vous nous présenter vos collègues et faire votre déclaration préliminaire s'il vous plaît.

M. Enemark: Merci, monsieur le président. Puisque vous me l'avez demandé, mon nom de famille se prononce Een-emark, mais ce qui est encore plus important c'est que je suis le président de la *Mining Association of British Columbia* et non de l'Association minière du Canada. Je ne voudrais pas que mes collègues d'Ottawa pensent que j'usurpe leur fonction.

Honorables membres du Comité, je ne lirai pas un mémoire que j'ai préparé plus tôt et je demanderais qu'il soit annexé au compte rendu d'aujourd'hui.

J'aimerais vous présenter ceux qui sont ici avec moi aujourd'hui. À ma droite, M. Ralph Huenemann, directeur des recherches pour la *Mining Association of British Columbia*, et Terry Garvey, directeur des transports chez Westar Mining.

J'ai eu la chance unique d'être présent pendant plus de cinq jours aux audiences du comité à Ottawa et à Régina et j'ai beaucoup d'admiration pour la patience et la compréhension que les membres ont montré face à ce problème probablement le plus important sur le plan économique et peut être l'un des plus importants sur le plan politique à toucher l'ouest canadien cette décennie. Les modifications qui seront apportées à la structure économique de l'Ouest pendant la prochaine décennie seront touchées plus par les modifications que vous ferez du tarif de fret du Pas du Nid-de-Corbeau que par toute autre chose que le gouvernement fédéral pourrait faire, cette étant si primordiale pour l'avenir de notre économie.

La *Mining Association of British Columbia* n'est venue que tard dans ce débat parce que nous pensions l'an dernier qu'il y avait un consensus croissant dans l'Ouest du Canada qui disait en gros que le Nid-de-Corbeau devait être modifié en fonction d'un système de subvention du fret plus rationnel. Et parce que le Nid-de-Corbeau est si important pour les Prairies, et nous sentons bien qu'il y a une partie économique mais également une partie théologique, est si importante pour la vie des Prairies et l'économie des Prairies, nous pensions que quelles que soient les modifications apportées, elles devraient avoir l'effet de garantir l'accès, à tous ceux d'entre nous qui

[Texte]

that change should be decided upon to the greatest possible extent by prairie interests.

It was only this spring, after the legislation had been introduced and it was clear that there was no constructive consensus, that we felt we simply had to get into the debate. Part of that was related to the fact that there were so few people advancing British Columbia's very legitimate interests in this issue, it was looked upon so purely and simply as a prairie matter. So we have not intervened so as to prejudice the interests of prairie society, but to impress upon our national legislative body how extremely important an increase in rail capacity is for the survival and for the future of British Columbia's mining industry.

It had not ever occurred to me, before I sat through the five days of hearings, how very similar are the economics and the concerns of B.C.'s mining industry to prairie agriculture. Perhaps I can best make my point as to how important the Crow rate change is by telling you about those similarities.

First, most of what we mine in this province is exported and it is exported into a world economy that is highly competitive and, like prairie wheat, we have had to take the price the world gives us. We are not in a position to pass increased costs along to our customers.

Just as the prairie farmer has to struggle against a harsh and uncertain environment to get an economic return from his land each year, so the British Columbia mining industry is frequently mining, in comparative terms, very low grades of ore and we depend upon mastering the latest technology, having a skilled and well-paid workforce and good management to be successful.

Like prairie agriculture, B.C. mining is highly capital intensive, and like agriculture it is a risky business. We, too, are exporting mostly coal, minerals and mineral concentrates in a raw material or semiprocessed state.

Finally, we are, like the prairie grain trade, absolutely dependent upon a railway system that must not only be cost efficient but absolutely reliable. I suppose the difference would be that where our transportation costs for coal or for some concentrates might equal 25% of the cost of that product delivered to tidewater, the cost of transportation for grain would be 2% or 3% of its delivered cost.

I heard many farmers tell you their heartfelt conviction that any increase in the cost of freight would harm the profitability of their enterprises. We can sympathize with that, since not only have our transportation costs increased dramatically over the past decade, but so too has every other cost we have had to face, and that is important to us—labour, fuel, energy, and so forth. But we have to keep these things in perspective.

[Traduction]

dépendrons des chemins de fer, à des services adéquats et efficaces, et que cette modification devrait être décidée en grande partie par les divers groupes intéressés des Prairies.

Ce n'est que ce printemps, après l'introduction de la Loi qu'il devint clair qu'il n'y avait pas de consensus constructif et que nous avons trouvé que nous devions participer au débat. Une partie de cela est liée au fait qu'il y avait si peu de gens qui défendaient les intérêts très légitimes de la Colombie-Britannique, et que le taux semblait être un problème qui ne touchait que les Prairies. Nous ne sommes donc pas intervenus pour causer des préjudices aux intérêts des Prairies, mais pour souligner à notre corps législatif national combien une augmentation de la capacité des chemins de fer est importante pour la survie et l'avenir de l'industrie minière de la Colombie-Britannique.

Je n'avais jamais réalisé, avant d'avoir été présent ici pendant cinq jours, combien étaient semblables les intérêts économiques et les inquiétudes de l'industrie minière de la Colombie-Britannique et ceux de l'agriculture des Prairies. Vous comprendrez peut-être encore mieux l'importance d'une modification au tarif du Nid-de-Corbeau si je vous souligne ces similitudes.

Premièrement, la plus grande partie de ce que nous extrayons dans cette province est exportée dans une économie mondiale extrêmement compétitive et, comme pour le blé des Prairies, nous avons dû prendre le prix fixé internationalement. Nous ne pouvons absolument pas faire payer nos coûts accrus par nos clients.

Tout comme le fermier des Prairies doit faire face à un environnement aride et incertain pour obtenir un profit chaque année, l'industrie minière de la Colombie-Britannique extrait fréquemment, en termes comparatifs, du minerai de très faible qualité et notre succès dépend de la maîtrise de la toute dernière technologie, d'une main-d'œuvre qualifiée et bien payée et d'une bonne gestion.

Tout comme l'agriculture des Prairies, l'exploitation minière de la Colombie-Britannique est vraiment une industrie de capital, et comme l'agriculture il s'agit d'une activité périlleuse. Nous exportons également une grande partie du charbon, des minéraux et des concentrés de minerai soit bruts soit semi-traités.

Finalement, nous sommes, tout comme le commerce des grains dans les Prairies, absolument dépendant du système ferroviaire qui ne doit pas seulement être efficace en terme de coût mais également absolument fiable. Je suppose que la différence serait que là où nos coûts de transport pour le charbon ou pour certains d'autres minéraux concentrés peuvent égaler 25 p. 100 du coût de ce produit livré à la mer, le coût du transport du grain serait 2 à 3 p. 100 du coût du produit livré.

J'ai entendu de nombreux fermiers vous dire avec conviction que tout accroissement du coût de leur fret diminuerait d'autant le profit de leurs entreprises. Nous comprenons très bien leurs problèmes, puisque non seulement nos coûts de transport se sont accrus de façon incroyable cette dernière décennie, mais se sont accrus également tous les autres coûts auxquels nous devons faire face, la main-d'œuvre, le carbu-

[Text]

Everyone's costs are increasing, including the costs of running railroads. I heard two comments from some farmers in Regina about the losses they were suffering, and I would like to point out to members of the committee that we have 29 mines operating in British Columbia and 19 of them suffered aggregate losses last year of \$238 million. So we indeed feel some empathy with our prairie colleagues.

I want to emphasize the importance of the railway system to B.C.'s mining by pointing out that B.C.'s mines move more tonnage to Pacific tidewater than does the prairie grain industry—11.6 million tonnes for grain, versus about 12 million tonnes for minerals in 1982. I do not include Alberta's or Saskatchewan's coal, sulphur or potash, these are just British Columbia figures. The difference is very much in the cost that we bear in moving our products. Although the tonnage of grain is a little lower and the distance significantly higher than the distances we have to move coal and minerals, the total cost to the producer of moving grain to British Columbia ports is about \$55 million annually, while the mining industry of British Columbia pays the railroads almost \$220 million. Put another way, to move only a little more tonnage perhaps half as far costs this industry four times as much as the farmer pays.

Now, we are not in any way arguing that the movement of grain to tidewater ought not to be subsidized, and heavily subsidized. That is the pattern in the world and no one is suggesting that it be any different here. This bill will assure continued public subsidy of about 50%, probably more, of rail costs. But there is a dawning age of reality with which we all have to live. We have been facing more than a decade of unprecedented inflation that has ravaged the capacity of the railroads to function efficiently and effectively, and in the decade ahead it is highly likely that the tonnages moved today by all users of this common transportation resource might double, or more than double. If we are going to take advantage of the export opportunities that we may have, it is absolutely essential that a reliable and cost-efficient transportation system be in place for all of us to use.

• 1000

Thus far I hope I have adequately made my point that an increased measure of rail capacity is absolutely essential to the future interests of the second largest industry in this province. Bill C-155, in one form or another, must be adopted by Parliament, and as soon as possible.

I would like to move on to some of the other points we make in our brief. First, like everyone, we are concerned about the present economic recession. It has been too seldom mentioned in your hearings that the passage of this legislation will bring

[Translation]

rant, l'énergie, etc. Mais nous devons garder ces choses en perspective. Les coûts s'accroissent pour tout le monde, y compris le coût de l'exploitation des chemins de fer. J'ai entendu deux commentaires qu'ont fait quelques fermiers à Regina au sujet de leurs pertes, et j'aimerais faire remarquer aux membres de ce comité que sur n° 29 mines en opération en Colombie-Britannique, dix-neuf d'entre elles ont subi des pertes totales l'an dernier de 238 millions de dollars. Nous sympathisons donc beaucoup avec nos collègues des Prairies.

J'aimerais souligner l'importance du système ferroviaire pour l'industrie minière de la Colombie-Britannique en vous disant que les mines de la Colombie-Britannique déplacent des tonnages plus important vers la mer Pacifique que ne le fait l'industrie du grain des Prairies—11.6 millions de tonnes pour les grains, par rapport à environ 12 millions de tonnes pour les minéraux en 1982. Je n'inclus pas le charbon, le soufre ou la potasse de l'Alberta ou de la Saskatchewan, mais simplement les données de la Colombie-Britannique. La différence réside beaucoup dans les coûts que nous devons payer pour transporter nos produits. Bien que le tonnage de grain soit un peu plus faible et la distance relativement plus grande que les distances sur lesquelles nous devons transporter le charbon et les minéraux, le coût total du transport du grain vers les ports de la Colombie-Britannique est d'environ 55 millions de dollars par année, alors que l'industrie minière de la Colombie-Britannique paye aux chemins de fer environ 220 millions de dollars. Autrement dit, pour transporter un petit peu plus de tonnage peut-être la moitié moins loin, cela nous coûte quatre fois plus que ce que doit payer le fermier.

Nous ne disons pas là que le transport du grain vers la mer ne doit pas être largement subventionné. C'est comme ça que ça se passe dans le monde et personne n'est en train de dire qu'il faudrait que cela soit différent ici. Ce projet de loi assurera une subvention continue d'environ 50 p. 100, probablement plus, des coûts de chemin de fer. Mais l'heure de la vérité arrive et nous devons y faire face. Nous avons connu pendant plus d'une décennie une inflation sans précédent qui a ravagé la capacité des chemins de fer à fonctionner de façon efficiente et efficace, et dans la prochaine décennie il est très probable que les tonnages transportés aujourd'hui par tous les utilisateurs de cette ressource de transport commune doublent, ou même plus. Si nous devons profiter des possibilités d'exportation qui s'offrent à nous, il est absolument essentiel qu'un système de transport fiable et peu coûteux existe pour que nous puissions l'utiliser.

Jusqu'à présent, j'espère que j'ai adéquatement expliqué que pour préserver l'avenir de la deuxième plus importante industrie de cette province, il faut absolument que la capacité de transport du réseau ferroviaire augmente. Sous une forme ou une autre, le projet de loi C-155 doit être adopté le plus rapidement possible par le Parlement.

Je vais passer à un autre des points que nous avons expliqués dans notre mémoire. Premièrement, comme tout le monde, nous sommes préoccupés par la récession économique actuelle. Il a été trop rarement mentionné au cours de vos audiences que

[Texte]

immense and immediate economic benefits to the province in terms of investment by the railroads in new construction activity. This is estimated to be in excess of 80,000 person-years of work in British Columbia alone over the next eight years, or about 10,000 new jobs a year for the next eight years; and the construction industry has particularly been hard hit with high unemployment in this province. The expenditure in new construction in this province will be \$5.5 billion. This is economic activity that would be most welcome through this decade.

The second point we would make is that we disagree with the provision of the legislation that would see the \$651 million Crow benefit paid entirely to the railroads. It is our view that farmers ought to receive the Crow benefit and to decide for themselves how they want to spend their transportation money. It seems to us that if the money is paid to the railroad, the farmer will always be in the position of having to seek redress from the wrongs and so forth of the CP and CN from some anonymous and obscure bureaucracy in Ottawa, and I have learned that. If I had not known it before, I certainly learned it in Regina. And that obscure bureaucracy will be 1,000 or 2,000 miles away from the problem; and there will always be that continued frustration that we Westerners have with the way Ottawa does what we think it ought to do.

It would be far better, and I am making a political and not an economic argument here, for the farmers to be able to have that money themselves and to be able to negotiate directly with the railroads and other transportation agencies to obtain the best transportation deal they can. I have no doubt, for instance, that the individual farmers, through such farm organizations as the wheat pools, would have effective and tenacious advocates for their cause in pressing the railroads for better service. If one were to accept a split of the money of, say, 80-20, and one can argue the numbers, I gather, at great length, the farmer could still look to Ottawa to use the 20% that it is giving to the railroads as a club with which to beat the railroads.

The third point we would make is that, as the legislation is written, the British Columbia railway is excluded from benefiting in any way. Because of the competitive pressures, B.C. Rail has had to carry grain from the Peace River area at less than compensatory rates, and this is, we submit, not fair either. There is an enormous agricultural potential in British Columbia's Peace River area, and the B.C. Rail system is capable of serving that. We should not introduce yet one more artificial distortion in the transportation system by excluding B.C. Rail and by excluding the farmers from northern B.C. who have so far not been heard in this debate. It is likely that the only way these farmers can have their interests properly recognized is by payment to the farmers, rather than to the railroads.

[Traduction]

l'adoption de cette loi procurera immédiatement des avantages économiques immenses à la province parce que les chemins de fer seront des investissements qui augmenteront l'activité de la construction et procureront plus de 80,000 années-personnes de travail en Colombie-Britannique seulement au cours des huit prochaines années, soit environ 10,000 emplois nouveaux par an pendant les huit prochaines années; l'industrie de la construction a été particulièrement touchée par le fort degré de chômage dans cette province. Les dépenses en constructions nouvelles dans cette province s'élèveront à 5,5 milliards de dollars. C'est une activité économique dont les effets se feront sentir au cours de toute cette décennie.

Le deuxième point est que nous ne sommes pas d'accord avec l'article de la loi qui ferait verser la subvention de 651 millions de dollars, entièrement aux chemins de fer. Nous sommes d'avis que les cultivateurs doivent recevoir la subvention et décider eux-mêmes comment ils veulent dépenser l'argent destiné à payer le transport. Il nous apparaît que si l'argent est versé aux chemins de fer, les cultivateurs devront toujours chercher à faire redresser les torts, etc. du CP et du CN par une certaine bureaucratie anonyme et dissimulée à Ottawa; c'est ce que j'ai appris. Si je ne l'avais pas su auparavant, je l'aurais certainement appris à Regina. Et cette bureaucratie dissimulée vivre à 1,000 ou 2,000 milles de l'emplacement du problème et nous éprouverons toujours cette frustration continue que nous, les gens de l'Ouest, éprouvons à cause de la façon dont Ottawa fait ce que nous pensons devoir être fait.

Il serait bien préférable, et je présente maintenant un argument politique et non un argument économique, que les cultivateurs reçoivent cet argent et aient la faculté de négocier directement avec les chemins de fer et d'autres organismes de transport pour obtenir le meilleur coût de transport possible. Je ne doute pas, par exemple, que les cultivateurs, par l'intermédiaire d'organismes agricoles, comme les syndicats du blé, pourraient exercer ou faire exercer de fortes pressions sur les chemins de fer pour qu'ils fournissent un meilleur service. Si on accepte de diviser cet argent dans la proportion de 80-20 p. 100 par exemple, proportion qui peut être modifiée, je pense qu'à la longue, les cultivateurs pourraient encore s'adresser à Ottawa pour utiliser les 20 p. 100 qu'ils donneraient aux chemins de fer pour faire adresser des remontrances à ces derniers.

Le troisième point est que, dans ce projet de loi, le chemin de fer de la Colombie-Britannique ne bénéficiera de rien. À cause des pressions de la concurrence, le chemin de fer de la Colombie-Britannique a dû transporter le grain de la région de la rivière de la Paix à des tarifs inférieurs aux tarifs compensatoires et nous sommes d'avis que ce n'est pas équitable. Le potentiel agricole de la région de la rivière de la Paix de la Colombie-Britannique est énorme, et le réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique a la capacité de desservir cette région. Nous ne voulons pas introduire une distorsion artificielle de plus dans le système de transport en excluant le chemin de fer de la Colombie-Britannique et des cultivateurs du nord de la Colombie-Britannique qui n'ont pas encore été entendus dans ce débat. Il est vraisemblable que la seule façon de faire protéger les intérêts de ces cultivateurs de la façon appropriée

[Text]

I want to end with a plea that Parliament deal with this issue as soon as possible. I have heard arguments for delay, for splitting the bill, and for making very complicated amendments to it. I do not know that these are necessary, and I do not know that delay is acceptable. I think a 10-year debate on western rail capacity can now satisfactorily be ended by a parliamentary passage of this legislation that would assure the railroads that if they are to go out and borrow the money to invest in the upgrading process, they will be able to pay that money back out of future revenues from both increased producer payments and from increased subsidies. As we have said, I think, so plainly in our brief, the need for change is clear, and the time for change is now.

[Translation]

et de leur verser la subvention et non de la verser aux chemins de fer.

Je veux terminer en demandant que le Parlement étudie cette question le plus rapidement possible. J'ai entendu les arguments présentés pour justifier un délai, pour diviser le projet de loi et pour y apporter des modifications très compliquées. Je ne sais pas si ces modifications sont nécessaires et je ne sais pas si un délai peut être accepté. Je pense qu'un débat qui a duré 10 ans sur la capacité des chemins de fer de l'Ouest peut être terminé de façon satisfaisante si le Parlement adopte cette loi qui donnerait aux chemins de fer l'assurance que s'ils doivent emprunter de l'argent pour l'investir dans le processus d'amélioration du réseau, ils pourront rembourser cet argent grâce à leurs futures recettes qui proviendront du tarif augmenté payé par les producteurs et de l'augmentation des subventions. Comme nous l'avons dit, je pense, très clairement dans notre mémoire, il faut modifier l'état de chose, et il faut le faire maintenant.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Enemark.

M. Flis: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Flis, sur un appel au Règlement.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Enemark.

Mr. Flis: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Flis, on a point of order.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, the witness mentioned that the B.C. farmers have not been heard from. I would like to ask you, Mr. Chairman, whether any of the farm groups, or individual farmers, have expressed a desire to appear before this committee while we are here.

The Chairman: Yes. We have a request from the National Farmers Union of B.C. to be heard today, and I am going to try to hear them this morning before we break for lunch.

Mr. Flis: Thank you.

The Chairman: We will now move to the questioning of the witnesses, and again I am going to limit it to 10 minutes per party. I have three names from the Progressive Conservatives, in this order: Mr. Siddon, Miss Carney, and Mr. Cook; and if each member would take one question without a long preamble, we should be able to get all three on. Mr. Siddon, please.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. That trims my style a little, but I would like to welcome Mr. Enemark, and to say that I have heard he has been following these hearings with great interest and diligence, and to commend him for the energy and effort he has put into bringing the case of the Mining Association of British Columbia before us this morning.

I was interested in Mr. Enemark's rather forceful suggestion that subsidies should be paid to the producer, not to the railway. This is rather interesting, because I think we heard also in the previous brief put forward by the Council of Forest Industries the suggestion that if the farmers would be prepared to pay the true compensatory cost that the government did have a responsibility to subsidize, that subsidy should be paid

M. Flis: Sur un rappel au Règlement, monsieur le président, le témoin a indiqué que les cultivateurs de la Colombie-Britannique n'avaient pas été entendus. Je désire vous demander, monsieur le président, si un des groupes de cultivateurs ou des cultivateurs ont exprimé le désir de comparaître devant ce Comité pendant que nous sommes ici.

Le président: Oui. Nous avons une demande du Syndicat national des agriculteurs de la Colombie-Britannique qui demande à être entendu aujourd'hui et je vais essayer de l'entendre ce matin avant que nous suspendions la séance pour aller déjeuner.

M. Flis: Merci.

Le président: Nous allons maintenant passer aux questions à poser aux témoins et je vais de nouveau limiter à 10 minutes le délai accordé à chacun. J'ai trois demandes des progressistes conservateurs qui sont dans l'ordre: M. Siddon, M^{me} Carney et M. Cook, et si chacun possait une question sans faire un long préambule, nous devrions pouvoir les entendre tous les trois. Monsieur Siddon s'il vous plaît.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Ça modifie un peu mon style, mais j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Enemark et lui dire que j'ai entendu qu'il avait suivi ces audiences avec un grand intérêt et le féliciter pour l'énergie avec laquelle il a expliqué ce cas de l'Association minière de la Colombie-Britannique ce matin.

J'ai été intéressé par la proposition assez définitive de M. Enemark qui dit que les subventions devraient être versées aux producteurs et non aux chemins de fer. C'est assez intéressant parce que je pense que nous avons également entendu, dans le mémoire précédent présenté par le Conseil des industries forestières, dire que si les cultivateurs étaient prêts à payer le prix réel du transport que le gouvernement a la responsabilité

[Texte]

directly to the farmers. Yet, in contrast, both witnesses have indicated that this legislation should go through the House speedily in the autumn. So the question would be whether Mr. Enemark, on behalf of the Mining Association, would feel strongly enough about the need for producer subsidies to be paid to the producer that that amendment should be virtually essential to the passage of this legislation.

And if I might bootleg the second part of my question in, Mr. Chairman, I wonder if Mr. Enemark might also comment on the question of performance guarantees; and to illustrate this I will just quote from an article that has been written by Professor C. Law of the Canadian Institute of Guided Ground Transport, who indicated that if this legislation passed it would have profound implications for Canada's mining industry in the following sense, and I quote. He says:

Mineral traffic which has not been subsidized in the past has enjoyed something of a preferred position. Now it might have to compete for priority. Nor is it likely that increased fees paid for conveying grain will result in a corresponding rate reduction for minerals.

So, the second question, Mr. Chairman, would be: Is Mr. Enemark, on behalf of the Mining Association, prepared to concede equal priority to grain on the railways of British Columbia if the farmers were prepared to pay ultimately the full compensatory rate, whether or not the federal government paid them some other form of subsidy?

The Chairman: Mr. Enemark.

Mr. Enemark: The issue of increased rail capacity is so important to our industry, and to the future of our industry, that we, caught in the dilemma of answering your question honestly, would have to say that we would have to accept the legislation as it is written today, rather than some compromise down the road. But I do not know why, if this is such a contentious issue, and it is such a contentious issue, and it is the major unresolved issue—everybody seems to agree on most of the other provisions of the bill—it could not be written into the bill that there be a parliamentary review of perhaps some committee of independent experts of how the system might best work, say, two years from now. But let us get the commitment made to the railroads, and let us get on with the railway capacity upgrading process first; and if we have to have a sunset clause on the whole question of method of payment for, say, two or three years down the track to sort out the contentious issue of payment to farmers or payment to railroads, then let us do that. That seems to be a simple thing to do.

But the bald answer is that we prefer Bill C-155, warts and all, than nothing at all.

The second issue, and I recognize the paragraph you are quoting from with respect to the mining industry competing

[Traduction]

de subventionner, cette subvention devrait être versée directement aux cultivateurs. Toutefois, les deux témoins ont indiqué que cette loi devrait être étudiée rapidement par la Chambre cet automne. C'est pourquoi la question est de savoir si M. Enemark, au nom de l'Association minière, est tellement d'avis que les subventions doivent être payées aux producteurs s'il pense que cette modification est particulièrement indispensable pour que cette loi soit adoptée.

Et s'il m'est permis de passer à la deuxième partie de ma question, M. le président, je me demande si M. Enemark pourrait également parler de la question de la garantie de rendement, et pour illustrer cela, je vais simplement citer un article qui a été écrit par le professeur C. Law, du *Canadian Institute of Guided Ground Transport* qui indique que si cette loi est adoptée, elle aura de profondes répercussions sur l'industrie minière du Canada dans le sens suivant et je le cite. Il dit:

Le transport des minéraux, qui n'a pas été subventionné jusqu'à présent, jouissait d'une espèce de position préférentielle. Maintenant, il pourrait avoir à se battre pour obtenir la priorité. Il n'est pas non plus vraisemblable que l'augmentation des tarifs payés pour transporter le grain soit accompagnée d'une diminution correspondante du tarif du transport des minéraux.

Ainsi, la deuxième question, M. le président, est la suivante: M. Enemark, au nom de l'Association minière, est-il prêt à accorder une priorité égale au transport du grain par le chemin de fer de la Colombie-Britannique si les cultivateurs étaient prêts à payer finalement le plein tarif, que le gouvernement fédéral leur verse ou non une subvention d'une certaine forme?

Le président: M. Enemark.

M. Enemark: La question de l'augmentation de la capacité de transport est si importante pour notre industrie et pour l'avenir de notre industrie que, si nous nous trouvons devant un dilemme pour répondre à votre question honnêtement, nous devons dire que nous accepterions la loi comme elle est écrite aujourd'hui plutôt que de consentir à un certain compromis. Mais je ne sais pas pourquoi, si cette question fait l'objet d'un litige, et c'est la principale question qui n'est pas encore résolue—tout le monde semble être d'accord sur la plupart des autres articles du projet de loi—it ne pourrait pas être écrit dans le projet de loi qu'il y aurait une étude faite par le Parlement, au moyen peut-être d'un Comité d'experts indépendants, sur la façon dont le système pourrait fonctionner le mieux, disons par exemple dans deux ans. Mais obtenons l'engagement pris envers les chemins de fer et commençons par augmenter d'abord la capacité de transport du chemin de fer et si nous avons un article qui prévoit l'étude de toute la question de la méthode de versement, dans, par exemple, deux ou trois ans, de la question litigieuse du versement aux cultivateurs ou du versement aux chemins de fer, faisons-le de cette façon. Cela semble être une chose simple à faire.

Mais ma réponse de principe est que nous préférerons le projet de loi C-155 avec ses défauts au lieu de rien du tout.

Sur la deuxième question, et je reconnais le paragraphe que vous citez qui indique que l'industrie minière est en concurrence

[Text]

for capacity, keep in mind that the mining industry is not already paying compensatory rates; it is probably already paying a cross-subsidization. We are not making that argument, but we have a great suspicion that that is already paid. With a billion dollar new subsidy, to use the chairman's figures, or the figure earlier of one of the members, the mining industry in this province is going to be paying its share of the subsidy to farmers. So we will be paying for this increased capacity in three ways; but with a doubling of capacity, or a tripling of capacity, there will be lots of room for all of what western agriculture can produce, and all that mining can produce, for the next 40 or 50 years, I am sure.

The Chairman: Miss Carney.

Mr. Siddon: On an equal priority basis.

Mr. Enemark: Oh, sure.

• 1010

Miss Carney: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Enemark this. There is general agreement that the system has to be expanded. As you point out, there is no argument about that, but there is also, as Mr. Mazankowski points out, an argument in much of the country—and this is a national transportation policy—that this particular bill would have devastating consequences on other parts of our country. Does he feel that there could be an additional expansion of capacity without putting this kind of burden on other parts the country? I find it difficult to accept an argument that you go full steam ahead in full knowledge that part of the country could be very seriously hurt. I do not understand your rationale for full steam ahead when it has, as you admit, very bad consequences in part of the country.

Secondly, I have a technical question. In the brief you point out that the coal projections suggest that more than two-thirds of railway capacity by 1990 could be absorbed by coal itself. Does that take into account the downgrading of the coal forecasts to take into account the pullback by some of our Japanese customers on coal deliveries?

The Chairman: Mr. Enemark.

Mr. Enemark: I think we have to look at more than the Japanese market for the future growth of western coal exports, and one can argue projections and impacts and this sort of thing long into the future. I have deliberately in my statements tried to steer away from the figures of projections. All we know is that there will be a very significant increase in demand for our exports that are considerably in excess of anything that can be moved by the current rail system or any upgrading of the system that can be financed under the current system of ad hocery subsidies, or whatever, that presently operate to support the grain trade's share of railway costs.

[Translation]

rence pour la capacité de transport rappelez-vous que l'industrie minière ne paie pas encore des tarifs comensateurs? Elle verse probablement déjà une certaine forme de subventions. Nous n'en sommes pas certains, mais nous soupçonnons fortement qu'elle la paie déjà. Avec la nouvelle subvention d'un milliard de dollars, si j'utilise les chiffres du président ou le chiffre cité précédemment par l'un des membres, l'industrie minière de cette province va payer sa part de la subvention aux cultivateurs. Ainsi, nous paierons l'augmentation de la capacité de transport de trois façons, mais si la capacité de transport double ou triple, il sera possible de transporter tout ce que l'agriculture de l'Ouest peut produire et tout ce que les mines peuvent produire, j'en suis sûr, pendant les 40 ou 50 prochaines années.

Le président: Mademoiselle Carney.

M. Siddon: Sur la base d'une priorité égale.

M. Enemark: Oh, certainement.

Mlle Carney: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Enemark. Il y a une entente générale au sujet de l'expansion du système. Comme vous l'avez signalé, tout le monde est d'accord sur ce point mais, comme M. Mazankowski l'a souligné, dans une grande partie du pays, l'on croit—and il s'agit d'une politique nationale sur les transports—that ce projet de loi particulier risquerait de ruiner d'autres régions du pays. Croit-il qu'il serait possible d'augmenter la capacité des sociétés ferroviaires sans qu'il y ait répercussion sur les autres régions du pays? J'ai de la difficulté à accepter sa recommandation selon laquelle il faut aller de l'avant à plein régime en sachant très bien qu'une partie du pays risque d'être gravement perturbée. Je ne comprends pas les raisons pour lesquelles vous dites qu'il faut procéder à l'augmentation de la capacité lorsque, comme vous l'avouez vous-mêmes, cette initiative aura des effets préjudiciables sur une partie du pays.

Deuxièmement, j'ai une question d'ordre technique à poser. Dans le mémoire, vous signalez que selon les prévisions, dès 1990, plus des deux tiers de la capacité des sociétés ferroviaires risquent d'être utilisés uniquement pour le transport du charbon. Ces prévisions tiennent-elles compte de l'annulation des livraisons de charbon de certains de nos clients japonais?

Le président: Monsieur Enemark.

M. Enemark: Je crois qu'il ne faut pas se restreindre aux prévisions du marché japonais en ce qui concerne l'augmentation éventuelle des exportations du charbon de l'Ouest, et l'on pourrait discuter longuement au sujet des prévisions, des impacts et des facteurs de ce genre. Dans mes commentaires, j'ai délibérément essayé de ne pas avoir recours aux prévisions. Nous pouvons toutefois prévoir avec certitude qu'il y aura une augmentation considérable de la demande des produits d'exportation étant le volume est habituellement supérieur à la capacité des sociétés ferroviaires et qu'aucune augmentation de la capacité qui pourrait être financée dans le cadre du système actuel de subventions aléatoires octroyées pour le transport du grain ne pourrait satisfaire à la demande.

[Texte]

The logjam here has to be broken in some way. I am not of the view that if you paid the railroads the subsidy, that the results would be catastrophic for western agriculture, nor am I of the view that the contrary would be the case if you were to pay the producer. Nothing I heard in Regina or in Ottawa at the hearings persuaded me that the results over the long term would be catastrophic, facing the fact that this is a lengthy phase-in period and we are all suffering at this point, including our industry, from an atmosphere of economic depression. Surely to heavens the grain trade can afford to pay, over the next few years, something in excess of 2% or 3% of the delivered cost of grain as its contribution to transportation.

My colleague, Mr. Huenemann, would like to deal with the question.

The Chairman: Mr. Huenemann.

Mr. Ralph Huenemann (Director of Research, Mining Association of British Columbia): Let me answer in part, if I can, your technical question about the forecasts and capacity, because I was responsible for putting those numbers on paper. The quick answer has two parts. First, yes, those numbers are as recent as we can make them and they do take into account what we are able to learn of the softening of the markets as of about three weeks ago, and that is about as recent as we were able to do it and get the brief to you.

The other part of the question, which seems to me more important, is that forecasts are an exercise in crystal balls and no one's crystal ball is terribly good. The real issue, it seems to me, is not just, what do you think the Japanese and the South Koreans and various other customers will be buying, but to recognize that question does not exist in a vacuum. It is closely linked to their perceptions of the willingness to spend on the railway capacity necessary to give a secure supply. So when you ask, what is the projection for 1990 or for some future year, it is not independent of what happens to Bill C-155. If their perception is that there is a willingness to provide the infrastructure to give secure supply, that will make a difference to what the sales volume actually is a few years down the road. Those are not independent questions.

The Chairman: Mr. Cook, one very brief question, please.

Mr. Cook: One question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Cook: Mr. Enemark, a couple of statements, quickly; correct me if I am wrong.

The British Columbia Railway has been left out of this scheme. They get none of this subsidy whatsoever; yet we have a major grain-growing area in the Peace River country of our province with the potentialities of considerable expansion in that area. Now it strikes me with the way this bill is written that the BCR will have to meet competitive rates of the other railways—obviously—but because there is no subsidy involved here under Bill C-155 that means that your mining industry

[Traduction]

Il faut trouver un moyen de remédier à la situation. Je ne crois pas que le fait d'octroyer les subventions aux sociétés ferroviaires aurait des conséquences catastrophiques sur l'agriculture dans l'Ouest, ni que le fait d'octroyer les subventions aux producteurs aurait l'effet contraire. Au cours des séances qui ont eu lieu à Régina et à Ottawa, personne n'a réussi à me persuader que les résultats à long terme seraient catastrophiques; il faut se rendre à l'évidence que nous sommes dans une période d'adaptation qui risque d'être longue et que la récession économique influe sur tous les secteurs, dont notre industrie. Au cours des quelques prochaines années, l'industrie du grain peut certainement fournir un peu plus de 2 à 3 p. 100 du coût du grain livré pour payer le transport.

Mon collègue, monsieur Huenemann, aimeraient poursuivre.

Le président: Monsieur Huenemann.

Mr. Ralph Huenemann (directeur de la recherche, Mining Association of British Columbia): Si vous le permettez, je crois pouvoir répondre en partie à votre question technique au sujet des prévisions et de la capacité puisque j'ai été chargé d'élaborer le rapport à ce sujet. La réponse rapide touche deux facteurs. U'abord, oui, ces précisions sont les plus récentes et tiennent compte des données accessibles au sujet de la baisse des marchés depuis environ trois semaines; nous ne pouvons pas vous fournir de données davantage récentes et avoir le temps de préparer notre mémoire.

Pour répondre à la deuxième partie de la question qui, selon moi, semble la plus importante, l'art des prévisions est comparable à l'art de la voyante, tout dépend de la boule de cristal. Il me semble qu'il ne faut pas simplement tenir compte des prévisions au sujet de la demande du Japon, de la Corée du Sud et de divers autres pays importateurs, il faut également prendre d'autres facteurs en considération. Les problèmes sont étroitement liés aux perceptions des acheteurs, c'est-à-dire si nous sommes prêts à verser des fonds pour augmenter la capacité des voies ferroviaires de manière à garantir les livraisons. Par conséquent, lorsque vous demandez quelles sont les prévisions pour 1990 ou pour une autre année, il faut tenir compte du projet de loi C-155. Si les acheteurs croient que nous voulons fournir l'infrastructure nécessaire pour garantir l'approvisionnement, le volume réel des ventes futures augmentera. Ces deux questions sont étroitement liées.

Le président: Monsieur Cook, soyez bref, s'il vous plaît.

M. Cook: Je n'ai qu'une question, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Cook: Monsieur Enemark, voici rapidement quelques commentaires; dites-le moi, si j'ai tort.

L'on n'a pas tenu compte de la société ferroviaire de la Colombie-Britannique. Elle ne bénéficie d'aucune subvention; pourtant, la région de la rivière de la Paix constitue une des principales régions d'exploitation du grain où les possibilités d'expansion sont considérables. Il me semble qu'en vertu des dispositions du projet de loi, la BCR devra offrir des tarifs qui feront concurrence à ceux des autres sociétés ferroviaires—évidemment—mais, puisque le projet de loi C-155 ne prévoit

[Text]

and other industries in this province will have to make up that loss of revenue to the BCR.

It also means, because it is excluded from the bill, that we are not likely to get the security of rail transportation we want in this province. I am thinking specifically of the Ashcroft—Lytton linkup between the rail lines. That is not in here either.

Now I think it is a sort of a "Have you stopped stopped beating your wife?" question, but let me phrase it to you this way: Are you prepared to see this legislation pass, warts and all, even knowing this legislation screws the British Columbia Railway?

The Chairman: Mr. Huenemann, or Mr. Enemark.

Mr. Enemark: I do not think that the legislation specifically screws, to use your phrase, the British Columbia Railway . . .

The Chairman: I am not sure it is a parliamentary expression in any case.

Mr. Enemark: —because the British Columbia Railway, unlike the CN and CP, does not have a statutory obligation to deliver the grain, and if they cannot make something relating to variable costs, well then, they simply will not do it. But you know, the reality of agriculture in the west is that Dawson Creek in northern British Columbia is the second largest grain delivery point in Canada. That is the first thing.

The second thing is that the railroad exists. It is a good railroad; it is an efficient railroad. It seems to me that it is more by virtue of oversight and the lobbying process that it has been left out. That concerns me as a British Columbian and as a representative of an industry that has to share, again, that common transportation link, the B.C. Rail system.

We are not in a position at this point of moving very much on B.C. Rail, so the question of cross-subsidization and of various other things is of less importance to us, but I think it is very important to the province and it ought to be important to this committee and to the Parliament of Canada.

Again, the question of rail transportation capacity is so important to this industry that we do not have a choice. If it is Bill C-155 as is, or not at all, we have to make that very poor choice of saying Bill C-155 as is. But I am quite satisfied from everything I have heard in the committee hearings to date, and from what I know about the flexibility that has been assured by Mr. Pepin, that they are prepared to look at constructive suggestions from the committee.

Miss Carney: So your answer to Mr. Cook's question is yes.

Mr. Enemark: Yes.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

aucune subvention, l'industrie minière et les autres industries de la Colombie-Britannique seront tenues de compenser les pertes de la BCR.

En outre, puisque la BRC ne bénéficie d'aucune subvention, les habitants de la Colombie-Britannique ne jouiront d'aucune garantie de transport par voie ferroviaire. Je songe particulièrement à la liaison Ashcroft—Lytton. Rien n'est prévu à cet effet.

J'ai maintenant une question que vous jugerez sans doute directe; êtes-vous prêts à ce que le projet de loi soit adopté sans aucune modification, même en sachant qu'il roule bel et bien la BCR?

Le président: Monsieur Huenemann ou monsieur Enemark.

M. Enemark: Je ne crois pas que le projet de loi roule particulièrement, pour utiliser votre expression, la BRC . . .

Le président: De toute façon, je ne crois pas qu'il s'agisse d'une expression parlementaire.

M. Enemark: . . . puisque la BCR, contrairement au CN et au CP, n'est pas tenue par la loi de livrer le grain, et si elle ne peut établir des tarifs variables, elle n'assurera tout simplement pas la livraison. Mais vous savez, il faut se rendre à l'évidence que dans l'Ouest, Dawson Creek, qui se trouve dans le nord de la Colombie-Britannique, constitue le deuxième lieu de livraison du grain le plus important du Canada. Voilà le premier facteur dont il faut tenir compte.

Deuxièmement, il faut tenir compte du fait que la société ferroviaire existe. Les services qu'elle offre sont bons et efficaces. D'après moi, elle n'a pas été incluse par négligence et parce que les groupes de pression n'en n'ont pas tenu compte. À titre d'habitant de la Colombie-Britannique et de représentant d'une industrie qui est tenue de faire des concessions, je me préoccupe de la situation.

La BRC n'offre pas actuellement une grande capacité de transport et, par conséquent, elle ne s'intéresse pas outre mesure aux doubles subventions et aux diverses autres questions, ce qui, selon moi, doit toutefois constituer une priorité de la province ainsi qu'une priorité du Comité et du Parlement du Canada.

Je tiens à répéter que l'augmentation de la capacité de transport des sociétés ferroviaires est essentielle à l'industrie; nous n'avons pas de choix. Si l'on nous donne le choix entre l'adoption du projet de loi C-155 et la non-adoption, nous serons tenus de choisir l'adoption du projet de loi C-155. D'après les séances du comité qui ont eu lieu jusqu'à présent et d'après M. Pepin qui nous a assuré de la souplesse du processus, je suis certain qu'ils sont disposés à étudier les propositions constructives du comité.

Mme Carney: Vous répondez donc oui à la question de M. Cook.

M. Enemark: Oui.

Le président: Monsieur Benjamin, à vous la parole.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

[Texte]

As these hearings progress day by day, I am continually more amazed, Mr. Chairman, as to how these outfits that do not grow grain or have anything to do with the handling of grain know what is best for grain farmers. It would be interesting to see what they would have to say if grain farmers started pressuring the provincial and federal government for some of the things that go on in the mining industry or the forest products or the coal association. I wonder how they would like it.

Mr. Chairman, I would like to ask—once we are out of this world depression—based on projections made of future requirements or exports of lumber products, mineral products, coal products, potash and so forth: Is it not true that if you did not ship another bushel of grain to Vancouver or Prince Rupert, that rail capacity and upgrading of rail lines would have to be done in any case?

The Chairman: Mr. Enemark.

Mr. Enemark: Yes, that is very much the case, Mr. Benjamin. That is the point we are trying to make. You cannot finance rail upgrading on 80% of revenue because, fundamentally, the railroads are moving grain for next to nothing. That is causing the common system upon which we all in western Canada depend for our livelihood and our future livelihood to be breaking down and to fail to be able to address that.

Now if we have the capacity and the investment is made in increased railway capacity in the future, we will be able to pay our share of that billion-dollar-a-year subsidy to your constituents, and we will do so gladly.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the fact of the matter is, of course, that all modes of transportation have had to have public investment, direct or indirect. They have never been able to generate enough capital out of their own revenues to handle all the massive capital expenditures that had to be made. It did not matter whether it was airlines or seaway or railways or what, and that there will always have to be public investment.

• 1020

So that means it is a transportation subsidy, not a mining subsidy or a farm subsidy; it is a subsidy to transportation for all shippers. I think the Mining Association would agree with that.

You say that the public money should be sent directly to the farmers, yet I am sure Mr. Enemark and others heard in Regina and in Winnipeg the farmers and the organizations that represent a majority of the farmers say they do not want the money; they want it to go to the railroads because it is a transportation subsidy. The Sask Wheat Pool, the Saskatchewan Association of Rural Municipalities, the cow-calf

[Traduction]

Au fur et à mesure que se déroulent les séances, je suis constamment étonné, monsieur le président, du fait que les groupes qui n'exploitent pas le grain ou qui ne sont pas touchés par la manutention du grain pensent être en mesure de résoudre les problèmes des exploitants du grain. Je serais curieux de savoir ce que ces secteurs diraient si les agriculteurs exerçaient des pressions sur les gouvernements provinciaux et fédéral en vue d'obtenir des changements dans l'industrie minière ou l'industrie forestière ou l'industrie du charbon. Je me demande s'ils seraient contents.

Monsieur le président, j'aimerais demander—sous réserve de la fin de la récession économique—selon les prévisions de la demande ou des exportations futures des produits du bois, des produits minéraux, des produits du charbon, des produits de la potasse et autres: n'est-il pas vrai que si vous n'expédiez pas un autre bateau de grains à Vancouver ou à Prince-Rupert, il faudra quand même augmenter la capacité de transport des sociétés ferroviaires?

Le président: Monsieur Enemark.

M. Enemark: Oui, vous avez entièrement raison, monsieur Benjamin. C'est le message que nous voulons faire passer. Vous ne pouvez financer l'amélioration des sociétés ferroviaires avec un revenu de 80 p. 100 puisque, au départ, les sociétés ferroviaires assurent le transport du grain pour un coût négligeable. Cette situation entraîne l'effondrement du système qui garantit la survie actuelle et future de l'ensemble de l'Ouest canadien et nous empêche de résoudre nos problèmes.

Toutefois, si nous disposons de la capacité nécessaire au transport et, qu'à l'avenir, nous recevons les fonds nécessaires à cette fin, nous serions en mesure de contribuer à la subvention d'un milliard de dollars par année aux électeurs et nous le ferions volontiers.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il est évident qu'il a fallu offrir directement ou indirectement des fonds publics pour le maintien de tous les modes de transport. Le secteur des transports n'a jamais disposé de suffisamment de revenus pour satisfaire à leurs dépenses en capital. Qu'il s'agisse du transport par air, par mer ou par voie ferroviaire, tous les secteurs de transport nécessitent des fonds publics.

Donc, cela veut dire qu'il s'agit d'une subvention au transport, et non d'une subvention à l'exploitation minière ou agricole; c'est une subvention au transport destinée à l'ensemble des expéditeurs. A mon avis, l'Association minière du Canada serait d'accord avec ça.

Vous dites que les fonds publics doivent être versés directement aux agriculteurs; je suis pourtant sûr que M. Enemark ainsi que d'autres ont entendu les agriculteurs et les organismes qui représentent une majorité d'entre eux déclarer à Régina et à Winnipeg, qu'ils ne veulent pas de cet argent; ils veulent que cet argent aille aux sociétés ferroviaires parce qu'il s'agit d'une subvention au transport. Le Pool du blé de la

[Text]

operators and the National Farmers Union all said that. I would think that would be a pretty fair expression of the view of a majority of the grain producers, and I am wondering why the Mining Association will not accept that.

I would like to also ask: In the legislation it is proposed to open up the Dominion coal lands that are included in the 1897 act; what does the Mining Association feel should be done with those coal lands? How should they be handled and treated?

The Chairman: Mr. Enemark.

Mr. Enemark: I only have, I suspect, another half hour of the committee's time.

On the first question about whether it is a transportation subsidy or a grain subsidy, if it were a transportation subsidy that benefited each user of the railroad equally I would agree with Mr. Benjamin that it would be a transportation subsidy. In fact, it is a subsidy that will benefit almost exclusively the grain trade since we are paying our share, and probably more than our share, to move our products on that common carrier. So I cannot agree with Mr. Benjamin's, I think, playing with words as to whether it is a transportation subsidy or a grain subsidy. I do not know that it matters much.

The second element of that, however, is paying it to the farmers or paying it to the railroads. If it is a transportation subsidy, you have to look at the transportation system as a whole and not just the rail system. This all involves how you get the grain from the farm gate to the elevator and the storage and cleaning of it on the prairies, the moving it here and the elevation of it and the transshipment here to water. I think you have to look at what kind of system will be the most efficient system over the long haul.

The second point one would make there is: Are you looking forever and ever and ever at moving grain by rail? If you lock yourself into payments to the railroad, the day may come when there may be some other way of moving grain, just as there may someday be some other way of moving coal, through pipeline and so forth. I do not know that you want to lock your constituents in.

The third point I think you made related to the Dominion coal bloc. That is a matter of jurisdiction as between the federal and provincial governments, and it may well be something that finds itself subject to either federal-provincial agreement or litigation, and I would not want to find myself in the middle of that particular debate.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Coal Association of Canada were crying to us that their freight rates had gone up

[Translation]

Saskatchewan, l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan, les éleveurs-naisseurs et le Syndicat national des cultivateurs l'ont tous affirmé. A mon avis, cela traduit de façon assez précise le point de vue d'une majorité de céréaliculteurs, et je me demande pourquoi l'Association minière ne l'accepte pas.

J'aimerais également poser la question suivante: dans la loi, on propose d'ouvrir les zones houillères du Dominion désignées dans la Loi de 1897; selon l'Association minière, que devrait-on faire de ces zones houillères? Comment devrait-on les considérer et les traiter?

Le président: Monsieur Enemark.

M. Enemark: Je suppose que le Comité ne peut m'accorder qu'encore une demi-heure.

A propos de la première question à savoir s'il s'agit d'une subvention au transport ou d'une subvention à la céréaliculture, en effet, si c'était une subvention au transport qui profitait également à chaque usager du réseau ferroviaire, je serais d'accord avec M. Benjamin qu'il s'agirait d'une subvention au transport. En fait, c'est une subvention qui profitera presque exclusivement aux grainetiers, puisque nous payons notre part et probablement plus que notre part des frais d'expédition de nos produits par ce mode de transporteur en commun. Je ne peux donc pas être d'accord avec M. Benjamin qui, selon moi, joue avec des mots en se demandant s'il s'agit d'une subvention au transport ou d'une subvention aux céréaliculteurs. Je ne sais pas si cela importe beaucoup.

Comme deuxième aspect, il s'agit toutefois de savoir s'il faut verser la subvention aux agriculteurs ou aux sociétés ferroviaires. S'il s'agit d'une subvention au transport, il convient de considérer l'ensemble du réseau de transport et non pas seulement le réseau ferroviaire. Tout cela comprend le mode de transport des céréales de la ferme au silo, leur stockage et leur nettoyage dans la Prairie, leur transport jusqu'ici ainsi que leur mise en silo et leur transbordement. A mon avis, l'on doit considérer quelle sorte de système sera le plus efficace à long terme.

Comme deuxième commentaire, l'on peut dire ce qui suit: envisage-t-on de transporter à tout jamais les céréales par chemin de fer? Même si l'on s'engage à verser des paiements aux sociétés ferroviaires, il se peut qu'un jour qu'il y ait un autre mode de transport des céréales, tout comme il se peut qu'il y ait un jour un autre mode de transport du charbon, par pipeline, et ainsi de suite. Il me semble souhaitable de ménager une porte de sortie à vos électeurs.

Le troisième aspect que vous avez soulevé, je crois, portait sur les zones houillères du Dominion. Il s'agit d'une question de juridiction entre les gouvernements fédéral et provinciaux, et il se peut bien que cela donne lieu soit à une entente fédérale-provinciale, soit à un litige entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, et je ne voudrais pas me retrouver en plein cœur de ce débat en particulier.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, les représentants de la Coal Association of Canada nous ont déclaré, tous piteux, que

[Texte]

300% in the last several years, but upon inquiring we found that coal prices had gone up 600% while farm prices have gone down. I presume the Mining Association would not be very happy if there was further depressing of prices for their products coupled at the same time with an increase in freight rates. I imagine you would be hollering pretty loudly, would you not?

The Chairman: Mr. Enemark.

Mr. Enemark: Interestingly enough, Mr. Benjamin, we have just had an examination into a variety of those things, and we have seen government costs and those things mandated by governments, federal and provincial, in the last three years increase by more than 100%—the impact on our industry in this province. Yes, we are very concerned about those things.

We have also seen the price of copper concentrate, as an example, at 53¢ U.S. a pound last year, which is the lowest price it has been in real terms in this century. We have just seen coal prices drop by \$25 U.S. a metric tonne. We have seen our industry suffer, as I say, aggregate losses last year of \$238 million.

Yes, we do not like to see increases, but there is an economic reality here. If the grain farmer does not begin to pick up some increased portion of transportation costs, and if the Government of Canada does not start to pay this very substantial subsidy, and if the investment is not made in improving the infrastructure of the transportation system—which holds this country together, after all—then we are all going to suffer very badly. We are prepared to carry our part of it; we think the grain farmer should be prepared to carry a small part of his burden on the system.

The Chairman: Madam Côté.

Mr. Benjamin: On a point of order, I wonder if the B.C. Mining Association could provide the committee with a table showing prices on the various products—pick out whatever number of years you like, starting in 1970—and also what your freight rates were at each of those times and provide that information for the committee.

The Chairman: Mr. Enemark.

Mr. Enemark: Yes, Mr. Chairman, we would be delighted to. We will even go back beyond the period of time in which the gentleman's party was the government of this province.

The Chairman: Would you also include lead and zinc in that?

Mr. Enemark: Yes, certainly.

The Chairman: Thank you.

Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

leurs tarifs de transport avaient grimpé de 300 p. 100 au cours des dernières années, mais, renseignements pris, nous avons découvert que les prix du charbon avaient fait un énorme bond de 600 p. 100, tandis que les prix agricoles ont diminué. Je suppose que l'Association minière ne serait pas très heureuse de voir les prix de ses produits continuer à baisser et en même temps augmenter les tarifs de transport. J'imagine que vous pousseriez de hauts cris, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Enemark.

M. Enemark: Assez curieusement, monsieur Benjamin, nous venons tout juste de faire enquête sur plusieurs de ces questions et nous avons constaté que les coûts des services de l'État des activités régies par les pouvoirs publics, tant au niveau fédéral que provincial, ont augmenté au cours des trois dernières années de plus de 100 p. 100—les répercussions sur notre industrie dans cette province. En effet, ces questions nous préoccupent au plus haut point.

Nous avons également remarqué que le prix du concentré de cuivre, par exemple, à 53c. U.S. la livre, l'an dernier, atteignait alors son niveau le plus faible, en valeur réelle, au cours du présent siècle. Nous venons tout juste de constater une baisse de \$25 U.S. la tonne métrique des prix du charbon. Nous avons vu aussi notre industrie subir, comme je dis, des pertes globales de 238 millions de dollars, l'an dernier.

En fait, nous ne sommes pas en faveur de l'augmentation des prix, mais il faut tenir compte de la réalité économique ici. Si le céréaliculteur ne commence pas à absorber une plus forte partie des coûts de transport et que le gouvernement canadien ne commence pas à verser cette subvention très considérable, et si on n'investit pas dans l'amélioration de l'infrastructure du réseau de transport—qui assure l'unité de ce pays, après tout—alors nous allons tous en souffrir énormément. Nous sommes prêts à faire notre part; nous croyons que le céréaliculteur devrait être prêt à supporter une faible partie du fardeau qu'il impose au système.

Le président: Madame Côté.

M. Benjamin: À titre de point d'ordre, je me demande si l'Association minière de la Colombie-Britannique pourrait fournir au comité un tableau indiquant les prix des différents produits—choisissez le nombre d'années que vous voulez, en commençant par 1970—et indiquant également quels étaient vos tarifs de transport pour chacune de ces années et transmettre cette information au comité.

Le président: Monsieur Enemark.

Mr. Enemark: En effet, monsieur le président, nous serions ravis de le faire. Nous remonterons même au-delà de la période au cours de laquelle le parti de l'auteur de la requête constituait le gouvernement de cette province.

Le président: Y incluriez-vous également le plomb et le zinc?

Mr. Enemark: Bien sûr que oui.

Le président: Je vous remercie.

Madam Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

Je suis heureuse de rencontrer les gens de l'industrie minière de la Colombie-Britannique, et j'oserais presque dire du Canada, puisque la majorité de ces industries sont situées en Colombie-Britannique. Je voudrais traiter de l'efficacité du système de transport ferroviaire.

Tous ceux que nous avons rencontrés nous ont dit qu'il fallait faire quelque chose et que le système devrait être amélioré. Donc, il n'est pas question de conserver le statu quo.

Il a été dit que les mesures qui étaient proposées apporteraient une très grande amélioration et que l'efficacité, et la rapidité en particulier, en seraient grandement améliorées. Dans l'industrie des mines, peu importe le produit transporté, avez-vous subi des retards et dans l'affirmative, ces retards ont-ils été tels qu'ils ont occasionné des pertes de ventes? Ce que je veux savoir c'est si ces retards ont occasionné des pénalités ou des dommages.

• 1030

Mr. Enemark: At this point, Madam Côté, the few breakdowns in the railway system have been due to weather and I do not think we have had any loss of sales because of a lack of capacity in the system. But this is an industry that has to plan a decade into the future, as is the railway industry, and if the investment is not started now... Just the building of the second tunnel through the Purcell Mountains will be a six-year project. So there are time-lags here that are considerable.

We are looking at marketing coal and making commitments of coal that are very long-term things. They will go into the next century. They will be 20-year contracts. We have to be able to assure ourselves—otherwise we are in default at contracts—or we have to be able to assure our international customers of an absolute reliability. Otherwise they will get their coal from South Africa or Australia or Poland or the United States or somewhere else.

So it is really a question of thinking ahead and trying to deal with the thing before the crunch comes. The crunch is, depending on how fast we see economic recovery, incredibly close.

Le vice-président: Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Monsieur le président, compte tenu de vos directives et du temps dont on dispose, mes collègues MM. Masters et Tessier désirent se partager les dix prochaines minutes.

Je vous remercie.

The Vice-Chairman: Mr. Masters, please.

Mr. Masters has a question.

Mr. Masters: Thank you, Mr. Chairman.

You have been making the point that has been often not well made, in my opinion, during the part of the hearings I have taken part in, and that is the need for urgency. You mentioned in your earlier remarks that you have sensed a growing consensus in western Canada—and I think that is significant—

[Translation]

I am glad to meet the officials of the British Columbia mining industry, and I would almost dare say of Canada, since most of these industries are located in British Columbia. I would like to talk about the efficiency of the railway transportation system.

Everyone we have met has told us that something has to be done and that the system should be improved. So, it is out of the question to maintain the status quo.

It has been said that the measures that were put forward should bring a very large improvement and that efficiency, and speed in particular, would be greatly improved. As far as the mining industry is concerned, whatever the product carried, have you suffered delays, and if so, have these delays been such that they have brought about sales losses? What I want to know is if these delays have penalized you or caused you damage.

M. Enemark: Jusqu'ici, madame Côté, les quelques interruptionz du réseau ferroviaire ont été imputables au mauvais temps, et je ne crois pas que nous ayons enregistré aucune perte à cause de l'incapacité du réseau. Cependant, nous sommes en présence d'une industrie qui doit prévoir une décennie à l'avance, tout comme l'industrie ferroviaire, et si l'on ne commence pas dès maintenant l'investissement... Le seul projet de construction du deuxième tunnel dans les monts Purcell doit durer six ans. Les décalages sont donc considérables.

Nous parlons de commercialisation du charbon et de la conclusion de contrats à très long terme sur le charbon, des contrats qui s'étendent au prochain siècle, des contrats de vingt ans. Sous peine de manquer à nos engagements, nous devons être assurés, et nous devons pouvoir assurer nos clients internationaux, d'une fiabilité à toute épreuve. Sinon, nos clients achèteront leur charbon de l'Afrique du sud, de l'Australie, de la Pologne, des États-Unis ou d'autres pays.

Donc, la question se ramène à planifier et à trouver une solution avant d'être dans une situation critique. Suivant notre perception de la rapidité de la reprise économique, cette crise peut être imminente ou non.

The Vice-Chairman: Mrs. Côté please.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, considering the guidelines you have given us and the time we have, my colleagues, Mrs. Masters and Tessier, would like to divide the next ten minutes between themselves.

Thank you.

Le vice-président: Monsieur Masters, la parole est à vous.

Mr. Masters désire poser une question.

Mr. Masters: Je vous remercie, monsieur le président.

Vous avez souligné un point qu'à mon avis, on a souvent négligé pendant les audiences auxquelles j'ai assisté, soit la question de l'urgence. Dans vos remarques antérieures, vous avez signalé qu'il vous semble y avoir unconsensus de plus en plus répandu dans l'Ouest canadien sur la nécessité d'un

[Texte]

for the need to change, and it would seem that the B.C. legislature's action yesterday of voting to abolish the Crow by 26 to 17 supports that fact.

Just to refer to a couple of your remarks—and I would like you perhaps to elaborate on them—you have mentioned something else that is not being talked about, and that is that the need for urgency seems to be that the things that have to be done take a long time to do, but they will be completely out of phase if they are not done starting immediately, plus the need for the economic benefits that you alluded to for all of Canada and that could be started immediately with the passage of legislation. Could you comment further on that, please?

Mr. Enemark: That is the very essence of the thing. We are out trying to increase our coal sales and commitments. There are two new coal mines in southeastern British Columbia that will be opening in the next six weeks. Commitments were made to deliver coal into the next century, and capital commitments to make those expansions were made a couple of years ago; but now, without the passage of this legislation, we wonder where we will be.

Is Mr. Benjamin suggesting that we ought to be trying to ship our coal to tidewater through the United States? That would seem to me to be his option, because, unlike the point he is making, we are paying compensatory rates and we have a choice as to how we move things; and if we had to move things through the United States, I guess maybe that would be the option we would have to take. We would not do that if we had an option, but we may not have any choice. Is that what Mr. Benjamin is wanting us to do?

The second thing is that in some parts of the construction industry in this province unemployment is approaching 50%, despite the massive employment created out of the investment in the northeast coal development, which is providing an investment over about two years of about \$3 billion into the economy of British Columbia. When construction ends next year things are going to be in desperate shape in the construction industry, and I wonder if the construction unions that support Mr. Benjamin's party are going to be all that happy if this legislation has not gone through because of his objections to it.

The Vice-Chairman: Mr. Masters, are you through?

Mr. Ostiguy has indicated he will put a question.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Enemark, you are with the Mining Association, but do you feel that British Columbia has been discriminated against by the current Crow rate structure?

Mr. Enemark: It has not been discriminated against if you are looking at the movement of grain, because there has been no significant public subsidy to B.C. Rail. But with this legislation, if it passes as is, there will be a very considerable

[Traduction]

changement, et cela est, à mon avis, important. Je crois que le vote de 26 pour 17 contre, à l'assemblée législative de la Colombie-Britannique, hier, sur l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau témoigne de ce désir de consensus.

Pour revenir à certaines de vos observations et il serait peut-être bon que vous les précisiez, vous avez fait mention d'un autre point dont on n'a pas parlé, c'est-à-dire l'urgence semble découler du fait qu'il faut beaucoup de temps pour mettre en oeuvre les mesures requises, qui seront complètement déphasées si on ne commence pas dès maintenant à les mettre en oeuvre, à cela s'ajoute la nécessité des retombées économiques sur tout le pays, qui pourraient se faire sentir sur-le-champ si les mesures législatives étaient adoptées. Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. Enemark: C'est un point fondamental. Nous voulons augmenter nos ventes de charbon et multiplier nos contrats. Deux nouvelles mines de charbon s'ouvriront, d'ici à six semaines, dans le sud-est de la Colombie-Britannique. Nos contrats de livraison du charbon s'étendent jusqu'au prochain siècle et nous avons pris les engagements financiers nécessaires à cette expansion il y a quelques années. Toutefois, nous nous demandons maintenant ce qui arrivera si les mesures législatives ne sont pas adoptées.

M. Benjamin veut-il laisser entendre que nous devrions expédier notre charbon par des bateaux qui traverseraient tous les États-Unis? Je pense que c'est le cas, car, contrairement au point qu'il soulève, nous payons des tarifs compensatoires et sommes libres de choisir notre moyen de transport. Et si nous devions faire passer nos expéditions par les États-Unis, utiliserions un autre mode si nous le pouvions, mais peut-être, justement, nous le pourrions-nous pas? C'est cela que vous vouliez que nous passions, monsieur Benjamin.

Mon deuxième point est que, dans certains secteurs de l'industrie de la construction de la province, le chômage atteint presque 50 p. 100, malgré le nombre important d'emplois créés par des investissements pour l'exploitation du charbon du nord-ouest, investissements qui, en deux ans environ, injecteront quelque \$3 milliards dans l'économie de la Colombie-Britannique. Lorsque la construction se terminera, l'an prochain, l'industrie de la construction fera face à une crise grave. Je me demande si les syndicats de la construction qui appuient le parti de M. Benjamin se réjouiraient de ce que les mesures législatives ne soient pas adoptées à cause de ses objections.

Le vice-président: Avez-vous terminé, monsieur Masters?

M. Ostiguy a demandé à poser une question.

M. Ostiguy: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Enemark, vous êtes membre de la *Mining Association*. Cependant, croyez-vous que la Colombie-Britannique a été défavorisée par la structure tarifaire actuelle du Nid-de-Corbeau?

Mr. Enemark: La province n'a pas été défavorisée sur le plan du transport céréalier, puisque la B.C. Rail n'a reçu aucune subvention importante. Cependant, si elles sont adoptées sans modification, les mesures législatives causeront un tort énorme

[Text]

prejudice against B.C. Rail and against British Columbia grain producers.

In terms of the larger question, we are sharing in western Canada a common rail network, and if the agricultural interests, who account for about 20% or 25% of the movement of traffic on this network, are not to carry in some way, through public subsidies or otherwise, a larger share of the cost of operating the network and the investment is not made, we will be very considerably prejudiced in the future.

The Vice-Chairman: Mr. Ostiguy, one more.

Mr. Ostiguy: Today we are in British Columbia; but Canada is a large country. Do you believe the new policy is fair to all the regions of this country, east to west?

Mr. Enemark: The existing Crow rate structure?

Mr. Ostiguy: Yes.

Mr. Enemark: No.

Mr. Ostiguy: The new bill?

Mr. Enemark: The new bill—no, I think the phase-in for the new rates should be longer, recognizing the depressed state of western agriculture. I think the system should be changed in terms of the method of payment.

One can quibble about the details, but I have been asked before if Bill C-155 is acceptable. Yes, it is acceptable; but I do not think, given the sunset clause that exists in the bill and other sunset clauses with respect to other provisions that you might put in the bill, that it needs to be the be-all and the end-all and forever the solution to how payment is made to grain farmers. But it will be the be-all and the end-all with respect to assuring the railroads that they will have the money one way or another to finance expansion of capacity, and it is the issue of capacity that is so important to us.

Mr. Ostiguy: Do you have any opinion about the variable rates in the bill presently?

Mr. Enemark: No. I think, as Mr. Benjamin hinted, that I would be straying far beyond my knowledge of the impact of this bill on the prairie grain trade if I were to tread into that delicate area. No.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, on a point of order.

The Vice-Chairman: A point of order, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Just to clear the record, I think, with all due respect, Mr. Enemark, that you have somewhat confused the issue here in a couple of areas. There have been questions about the saturation of the rail system and you said it is really

[Translation]

à la B.C.Rail et aux céréaliculteurs de la Colombie-Britannique.

Pour revenir à la question plus générale, l'Ouest canadien bénéficie d'un réseau ferroviaire commun, et si les groupements d'intérêts agricoles, qui comptent pour quelques 10 p. 100 à 25 p. 100 du trafic sur ce réseau, n'assument pas, d'une façon quelconque, par des subventions publiques ou autres, une part plus importante des frais d'exploitation du réseau et qu'aucun investissement n'est fait, nous serons considérablement lésés dans l'avenir.

Le vice-président: Monsieur Ostiguy, vous pouvez poser une autre question.

Mr. Ostiguy: Nous sommes aujourd'hui en Colombie-Britannique. Cependant, le Canada est un pays très vaste. Croyez-vous que la nouvelle politique est juste à l'égard de toutes les régions du pays de l'est à l'ouest?

Mr. Enemark: Vous voulez dire la structure tarifaire actuelle du Nid-de-Corbeau?

Mr. Ostiguy: C'est cela.

Mr. Enemark: Non.

Mr. Ostiguy: Et le projet de loi?

Mr. Enemark: En ce qui a trait au projet de loi, je crois que la période d'entrée en vigueur progressive des nouveaux tarifs devrait être plus longue, compte tenu de la situation déprimée de l'agriculture dans l'Ouest. À mon avis, il faudrait modifier la méthode de paiement prévue dans le système.

On pourrait ergoter sur les détails mais on m'a déjà demandé si le projet de loi C-155 est acceptable. Oui, il l'est. Cependant, compte tenu de la mesure à durée d'application fixe qu'il contient et des autres mesures de même ordre que vous pourriez y ajouter, je ne crois pas que le projet de loi constitue la fin des fins, ni qu'il présente le seul mode possible de paiement aux céréaliculteurs. Toutefois, ce sera le meilleur moyen de garantir aux sociétés ferroviaires qu'elles disposeront des fonds nécessaires pour financer l'expansion du potentiel de transport, et c'est cette question du potentiel qui nous préoccupent avant tout.

Mr. Ostiguy: Que pensez-vous des taux variables actuellement fixés dans le projet de loi?

Mr. Enemark: Je ne peux me prononcer. Comme l'a laissé entendre M. Benjamin, j'outrepasserai nettement les limites de mes connaissances des répercussions de ce projet de loi sur le commerce céréalier dans les Prairies si je m'aventurais dans ce sentier dangereux. Non, je ne peux me prononcer sur cette question.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Ostiguy.

Mr. Siddon: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le vice-président: Vous voulez soulever un rappel au Règlement, monsieur Siddon?

Mr. Siddon: Je voudrais faire une mise au point. Sauf votre respect, monsieur Enemark, je crois que vous vous êtes légèrement embrouillé à quelques reprises. On vous a posé certaines questions sur la saturation du réseau ferroviaire,

[Texte]

a problem a decade off; "before the crunch comes" was the term you used, yet the brief says that the rail traffic is already dangerously near the capacity point.

An hon. Member: That is not a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Siddon: I think he should clarify, Mr. Chairman, because the more serious matter is that he appears in the brief to call for a producer subsidy, as did the Council of Forest Industries. I think it is very important for the committee as they return to Ottawa to know whether these witnesses are in favour of a producer subsidy or in favour of putting the legislation through. In other words, are they just stumping for Mr. Pepin or are they in favour of pushing for the best interests of British Columbia?

The Vice-Chairman: Mr. Siddon, I will recognize that as a point of clarification.

Mr. Enemark, would you clarify, please?

Mr. Enemark: The first issue is with respect to the massive increase in our shipments. Most of that for the next little while is going to come out of the northeast of British Columbia, and that portion of the CN system is being upgraded and will be able to carry that portion of the increase in aggregate coal and mineral shipments out of northern British Columbia. That is the CN part of it.

• 1040

If you look at the longer term, when you are talking about the saturation of capacity, you are dealing with the Canadian Pacific system in the south, and again one is doing a considerable amount of guessing as to how fast what is going to happen. From day to day one becomes either terribly optimistic or terribly pessimistic about what is going to happen there. But what is clear is that within the next decade . . . and that is about the time it is going to take to get the investment fully made—we are going to be into a crunch through the Rocky Mountains on the CP system. Depending on what happens to the world recovery, it might come in three or four or five years. It may take longer. It depends how fast the CP invests in what, because you are not going to suddenly double the capacity of the CP system. As investments are made, it will increase marginally.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

An hon. Member: Are you in favour of the subsidy or not?

The Vice-Chairman: No more. No more questions. I had cut off Mr. Tessier, who had asked for a question when the Liberals still had a minute and a half left, when Mr. Siddon made what was supposed to be a point of order.

[Traduction]

auxquelles vous avez répondu qu'en fait, le problème ne se posera qu'à la prochaine décennie, utilisant l'expression: «avant d'être dans une situation critique». Pourtant, selon le mémoire, le trafic ferroviaire est dangereusement sur le point d'atteindre la saturation.

Une voix: Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur le président.

M. Siddon: Je suis d'avis qu'il doit préciser sa pensée, monsieur le président parce que ce qui est plus grave, c'est que, dans le mémoire, il semble réclamer une subvention aux producteurs, à l'instar du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique. A mon avis, il est très important que le Comité sache, avant de retourner à Ottawa, si ces témoins sont favorables à l'octroi d'une subvention aux producteurs ou à l'adoption des mesures législatives. En d'autres termes veulent-ils simplement embarrasser M. Pepin ou veulent-ils défendre les intérêts de la Colombie-Britannique?

Le vice-président: Monsieur Siddon, c'est une mise au point que vous demandez.

Monsieur Enemark, voudriez-vous préciser votre pensée, je vous prie?

M. Enemark: La première question porte sur l'augmentation massive de nos expéditions. Pendant quelque temps, cette augmentation proviendra, en grande partie, du nord-est de la Colombie-Britannique. Les lignes du CN qui desservent cette région sont en voie d'amélioration et nous serons en mesure d'assurer le transport des expéditions supplémentaires de charbon et de minerais partant du nord de la Colombie-Britannique. Voilà ce que le CN a à faire.

Considérez la situation à long terme et prenez en considération l'utilisation maximale des moyens d'action. Il s'agit du système du Canadien Pacifique dans le sud. Encore une fois, on peut s'interroger longtemps sur la vitesse à laquelle les choses vont changer. De jour en jour, ou les gens deviennent terriblement optimistes ou terriblement pessimistes au sujet de ce qui va arriver. Ce qui est clair, cependant, c'est qu'au cours de la prochaine décennie—soit, grosso modo, le temps qu'il va falloir pour que tous les fonds soient investis—le système du CP dans les montagnes rocheuses va se trouver dans une situation critique. Selon ce que sera la reprise à l'échelle mondiale, cela se produira dans trois, quatre ou cinq ans. Davantage peut-être. Cela dépendra de la vitesse à laquelle le CP investira et dans quoi, parce que la capacité du système du CP ne va pas être doublée du jour au lendemain. Au fur et à mesure que des fonds seront investis, le système accroîtra sa capacité graduellement.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Une voix: Êtes-vous en faveur de la subvention ou non?

Le vice-président: C'est fini. Fini pour les questions. J'ai interrompu M. Tessier, qui voulait poser une question quand il restait encore une minute et demie aux libéraux, quand M. Siddon a fait ce qui était censé être un rappel au Règlement.

[Text]

In order to stick to our schedule, the Chair now has to call this portion of the questioning completed.

Mr. Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with the greatest of respect—and I cast no reflection on you, sir, but it seems that when you take the Chair you apply the rules very rigidly. I think we are here to seek clarification, to seek evidence and testimony; and if there is a short question for clarification, we on this side have never denied a Liberal member to take that opportunity. I think you should allow Miss Carney to pursue her point of clarification—and I do so with the greatest of respect and ask your indulgence in that regard.

Miss Carney: I can assure the chairman it is a short point of clarification.

The Vice-Chairman: Thank you; but then I will allow Mr. Tessier a question of clarification also.

Miss Carney, please.

Miss Carney: On a point of clarification, did I understand the witness to say that he feels Parliament should proceed with this bill as is, even though he agrees it is unfair?

Mr. Enemark: You are asking one of those "have I stopped beating my spouse" kinds of questions.

Miss Carney: No. You agreed that it was unfair. I am asking you quite simply, are you telling us to proceed with this bill even though you have said to this committee that you agree it is unfair? It is clarification.

Mr. Enemark: The legislation is not perfect. Even with its imperfections, the matter is so important to our industry that we have to say Bill C-155 as is rather than no C-155. I am certainly hoping that this committee is going to be able to make changes to the legislation.

Mr. Siddon: With your help.

Mr. Enemark: Yes, with my help. We are making those representations to the government; it is in our brief.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Enemark.

I call on Mr. Claude Tessier.

Monsieur Tessier, s'il vous plaît.

M. Tessier: Monsieur le président, plutôt que de poser une question, je vous soumettrai le rappel au Règlement suivant: j'appuie la décision que vous avez prise. Nous devons nous en tenir strictement à l'horaire, sans quoi il nous sera impossible de rencontrer tous les groupes de témoins qui ont été prévus. Vous vous devez d'être très strict quant au laps de temps alloué à chacun des partis.

Le vice-président: Merci, monsieur Tessier.

Gentlemen and ladies, this concludes this period of questioning.

[Translation]

Afin que nous nous en tenions à notre ordre du jour, je dois maintenant décrété que cette période de questions est terminée.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf votre respect—and ne voyez pas là une attaque personnelle, monsieur, mais il me semble que lorsque vous remplissez les fonctions de président vous appliquez les règles de façon très rigide. Je crois que nous sommes ici pour faire la lumière sur la situation, pour entendre des témoignages et réunir des informations; si quelqu'un veut poser une question pour obtenir des précisions, pourquoi l'en empêcher? Nous, de ce côté-ci, n'avons jamais refusé cette possibilité à un libéral. Je crois que vous devriez autoriser M^{me} Carney à poser sa question—je vous adresse cette demande avec le plus grand respect et vous prie de vous montrer indulgent à mon égard.

Mme Carney: Je veux assurer le président que je n'ai qu'une très courte question à poser.

Le vice-président: Merci; je vais cependant autoriser M. Tessier à poser sa question.

Madame Carney, s'il vous plaît.

Mme Carney: Ai-je bien compris, le témoin a-t-il affirmé que le Parlement devrait, selon lui, adopter ce bill dans sa forme actuelle, même s'il convient qu'il est injuste?

Mr. Enemark: C'est une drôle de question, du genre: «Ai-je arrêté de battre ma femme?»

Mme Carney: Pas du tout. Vous avez admis que le texte de loi est injuste. Je vous demande bien simplement si vous estimez que le bill devrait être adopté même si vous avez déclaré devant ce comité qu'il est injuste selon vous? C'est une précision que je demande.

Mr. Enemark: Le texte de loi n'est pas parfait. Malgré ses imperfections, la question est si importante pour notre industrie qu'il vaut mieux pour nous que le bill C-155 soit adopté. C'est mieux que rien. J'espère, il va sans dire, que le Comité pourra apporter des changements à ce texte de loi.

Mr. Siddon: Avec votre aide.

Mr. Enemark: Oui, avec mon aide. Nous proposons des changements au gouvernement; c'est dans notre mémoire.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Enemark.

Je demanderai maintenant à M. Claude Tessier de prendre la parole.

Mr. Tessier.

M. Tessier: Mr. Chairman, instead of asking a question. It will remind you of the following point of order: I support your decision. We must stick strictly to our schedule. Otherwise, we will not be able to hear all the testimonies. You must be very strict about the time allowed to each party.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Tessier.

Mesdames et messieurs, ceci met fin à la période des questions.

[Texte]

I want to thank Mr. Enemark, Mr. Huenemann and Mr. Garvey for appearing here today as witnesses. We appreciate your testimony, and I am sure the committee and the members individually will take into account your recommendations. Thank you very much.

Mr. Enemark: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I would inquire if the brief submitted by the Mining Association of British Columbia could be appended to today's proceedings.

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Agreed. Thank you very much.

The Chair now calls upon the representatives of the Employers' Council of British Columbia.

For the information of people who may be wondering, our agenda is as follows: the Employers' Council of British Columbia, then the National Farmers' Union, and then the B.C. Chamber of Commerce.

Employers' Council of British Columbia: the names that have been submitted to me are Mr. James Matkin, President; Miss Maureen Mahoney, Vice-President. Would the main spokesmen identify him- or herself and then introduce the other accompanying representatives.

Mr. James Matkin (President, Employers' Council of British Columbia): Mr. Chairman, before I introduce my delegation, I would just like to raise a point of order. I understand that the British Columbia government has filed with the committee a resolution that was passed in the House yesterday.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Matkin: We have in the audience a colleague from the British Columbia government who would at some point in the proceedings like to have an opportunity to speak to that resolution.

The Vice-Chairman: Yes, I have just received a notice that the Assistant Deputy Minister on Transport Policy will say a few words after. Please proceed, Mr. Matkin.

Mr. Matkin: Thank you, Mr. Chairman, I will introduce our delegation: Allen Fowlis, President and Chief Executive Officer of Seaspan International Limited; David Devine, Chairman and President of McGavin Foods; Maureen Mahoney, Vice-President of the Employers' Council; Ron Granholm, President and Chief Executive Officer of Johnston Terminals Limited; and Barry Charlesworth, Vice-President, Dillingham Corporation.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Matkin: You have a copy of my brief, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, it has been circulated to all members.

Mr. Matkin: I would therefore propose not to read the brief, but to make some general comments. I would like to say on behalf of the Employers' Council that we are very pleased for

[Traduction]

Je tiens à remercier MM. Enemark, Huenemann et Garvey pour leur comparution devant nous aujourd'hui en qualité de témoins. Nous avons apprécié vos témoignages, et je suis sûr que le Comité et chacun de ses membres prendront en considération vos recommandations. Merci beaucoup.

M. Enemark: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: J'aimerais savoir si le mémoire présenté par la *Mining Association of British Columbia* ne pourrait pas être ajouté en annexe aux délibérations d'aujourd'hui.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: C'est d'accord. Merci beaucoup.

Je demanderais maintenant aux représentants du *Employers' Council of British Columbia* de prendre la parole.

Pour votre gouverne, permettez-moi de vous rappeler que l'ordre du jour prévoit les comparutions suivantes dans l'ordre: *Employers' Council of British Columbia, National Farmers' Union*, et la *B.C. Chamber of Commerce*.

Pour l'*Employers' Council of British Columbia*, on m'a soumis les noms suivants: M. James Matkin, président; M^{me} Maureen Mahoney, vice-présidente. Le prinale porte-parole voudrait-il s'identifier et présenter les autres représentants qui l'accompagnent?

M. James Matkin (président, Employers' Council of British Columbia): Monsieur le président, avant de présenter les membres de la délégation, j'aimerais faire un rappel au Règlement. Si j'ai bien compris, le gouvernement de la Colombie Britannique a présenté au Comité une résolution qui a été adoptée à la Chambre hier.

Le vice-président: C'est bien ça.

M. Matkin: Un de nos collègues du gouvernement de la Colombie-Britannique, ici présent, aimeraient à un moment donné avoir la possibilité de dire quelques mots au sujet de cette résolution.

Le vice-président: Je viens tout juste de recevoir une note m'avisant que le sous-ministre adjoint sur la politique du transport dira quelques mots après. Veuillez poursuivre, monsieur Matkin.

M. Matkin: Merci, monsieur le président. Voici les membres de ma délégation: Allen Fowlis, président et chef exécutif de Seaspan International Limited; David Devine, président de McGavin Foods; Maureen Mahoney, vice-présidente de Employers' Council; Ron Granholm, président et chef exécutif de Johnston Terminal Limited; et Barry Charlesworth, vice-président, Dillingham Corporation..

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Matkin: Vous avez une copie de mon mémoire, monsieur le président.

Le vice-président: Oui, on l'a fait circuler pour que tous les membres en prennent connaissance.

M. Matkin: Je m'abstiendrai donc de lire le mémoire et me conterai de faire des remarques générales. J'aimerais dire, au nom du *Employers' Council*, que nous sommes heureux de

[Text]

this opportunity to address you about this very important subject.

We would also like to say that we are pleased to see the full attendance of the committee, particularly the joining of the committee by local Members of Parliament from British Columbia. We think that the attendance is an indication of the importance of this subject and we think also that the number of participants who want to make their views known to you is an indication of the importance of this subject to British Columbia.

Indeed, I am not melodramatic when I say that you today are making history. I think we have been involved in some significant problems in Canada over the years, but the question before this body today is as important as any we have ever faced. Indeed, I would suggest that the very future of Canada is at stake. Therefore, we are quite anxious to be as helpful a witness as we can and to make you as aware as we can of the interests of the large business community of British Columbia.

May I just say a word to explain who we are. The Employers' Council is a body made up of more than 100 of the largest corporations in British Columbia, employing more than 250,000 employees in all industries of British Columbia; and that includes the forest industry, the mining industry and each of the other industries; and certainly the transportation industry is a very important part of that.

In preparation for appearing before you and writing this brief, we did a survey of our members so the opinions that we bring to you in the written form of the brief and in our discussion with you orally this morning are on behalf of all of the members of the Employers' Council of British Columbia. I would say in addition that we have been a participant in the action committee which was voluntarily formed from various interest groups in this province to try to bring together a common view about this important subject.

Now, turning then to the basic issue at hand, I want to be quite clear about this. The Employers' Council of British Columbia supports the intent of Bill C-155. One of the things I have noticed as I have listened to the other debate is that there seems to be, I would suggest, some confusion as to the role of witnesses vis-à-vis this kind of legislation.

• 1050

We are not parliamentarians, we are not voting in your House. If we were, we would probably have a different way of expressing ourselves. We are outside of your House, we are affected very much by this legislation, and we want to make it as clear as possible to you what our view is. By saying that we support the intent of the legislation, we are not in any way circumscribing you, as parliamentarians, in improving its detail. I think it is important for us to be clear about that: we do feel that the subject addressed by this legislation is a critical one, it is vital to our economic well-being; therefore, when we support the intent of the legislation we are supporting

[Translation]

l'occasion qui nous est offerte de vous faire connaître notre point de vue sur cette très importante question.

Nous constatons avec bonheur que tous les membres du Comité assistent à l'audience et que des membres du Parlement de la Colombie-Britannique y assistent aussi. Nous croyons que la présence de tous ces gens est une indication de l'importance du sujet traité. Nous croyons que le nombre des participants qui veulent faire connaître leur point de vue sur la question est une indication de l'importance que revêt le sujet pour la Colombie-Britannique.

Je ne fais pas du mélodrame lorsque je dis que nous écrivons aujourd'hui une page d'histoire. Je crois que nous avons au Canada connu d'importants problèmes au cours des années, mais que la question examinée aujourd'hui devant le Comité compte certainement parmi les plus importantes auxquelles le Canada a jamais eu à faire face. En fait, j'estime que c'est le futur même du Canada qui est en jeu. Voilà pourquoi nous tenons à vous offrir un témoignage des plus utiles et à vous rendre conscients des intérêts de l'importante communauté commerciale de la Colombie-Britannique.

Si vous permettez, je vous expliquerai brièvement qui nous sommes. L'*Employers' Council* est un organisme qui regroupe plus de 100 sociétés qui comptent parmi les plus importantes de la Colombie-Britannique et qui emploient plus de 250,000 personnes dans tous les secteurs industriels, y compris l'industrie forestière, l'industrie minière de même que toutes les autres catégories d'industries, dont celle des transports, il va sans dire, qui occupe une place très importante.

Avant de comparaître devant vous et d'écrire notre mémoire, nous avons mené un sondage auprès de nos membres afin de nous assurer que les opinions que nous vous exprimions par écrit dans notre mémoire et verbalement au cours de l'audience seraient un reflet des opinions des membres du *Employers' Council of British Columbia*. Je préciserai en outre que nous avons fait partie du comité d'action que différents groupes d'intérêt ont pris l'initiative de constituer dans cette province en vue d'en arriver à un consensus sur cette importante question.

Pour en revenir au cœur de la discussion, je vais d'abord établir clairement que l'*Employers' Council of British Columbia* est d'accord avec l'objet du bill C-155. J'ai remarqué, lorsque j'écoutais les délibérations, qu'il semble à mon avis, y avoir quelque confusion relativement au rôle des témoins, vis-à-vis de ce type de texte législatif.

Nous ne sommes pas des parlementaires, nous n'avons pas le droit de vote à la Chambre. Si tel était le cas, nous aurions probablement une autre façon de nous exprimer. Nous n'appartenons pas à la Chambre des communes, nous sommes très concernés par ce texte de loi et nous voulons vous exprimer le plus clairement possible notre vision des choses. Lorsque nous disons que nous appuyons l'objet du projet de loi, nous ne voulons daucune façon vous empêcher vous en tant que parlementaires, d'en améliorer le détail. Je crois qu'il est important que nous fassions cette précision: Nous estimons que la question traitée dans ce texte de loi est une question

[Texte]

a resolution of the problem. We have not joined debate in your House, with either the government majority or the parties in the opposition, but we have made it clear to you, or we do want to make it clear to you, where we stand.

The Chairman: I think, sir, that is precisely why both of us are here.

Mr. Matkin: We see this bill as providing, as our brief explains, for the very serious shortfall that has occurred in the historical Crow rate. That shortfall is now going to be met by government payments. We would suggest that this is essential to redress a distortion in transportation market forces that has occurred because of the shortfall. That distortion has reacted very heavily on the Province of British Columbia and its economy, because essentially much of our economy is dependent upon an effective rail system and on non-grain transportation interests. Therefore, we come to this point of recommending that the government payments, or the Crow benefit, be supported.

We think this is not a regional issue; we think this is really a national issue in the clearest sense. While the title refers to western grain, we are not really describing the nature of the problem with that title. The problem is a national problem, it is not a western problem. The western grain industry is affected, but it is the national interest that must be resolved.

We have read carefully the very important, thorough study prepared for this subject, the Gilson report. We would just like to underscore, so that as we get into the debate of the detail we do not forget this fact, that Dr. Gilson recommended a comprehensive approach to the solution, that we not be sidetracked with ad hoc solutions or the ad hoc remedies that have beset this railway and transportation industry over the history of our country.

We would like also to emphasize that the intent of this bill, redressing the Crow benefit problem, is going to provide significant employment to the Province of British Columbia. The direct payments alone will be \$5.5 billion, which will translate into at least 87,000 man-years of employment in the Province of British Columbia—those are just the direct payments in terms of railway capacity.

My predecessor, whom I have just recently succeeded, the Honourable Bill Hamilton, said on this subject in June of this year:

... most of our unions, including mining, forest, port, trucking and construction unions, it means more job security and growth in the future.

I would like to say that we are confident that the employees represented in our companies would also support the benefits of this bill. I think it is significant, Mr. Chairman, that in

[Traduction]

critique, d'importance vitale pour notre bien-être économique; voilà pourquoi en appuyant l'objet du projet de loi nous appuyons une façon de résoudre le problème. Nous n'avons pas participé au débat à la Chambre, nous n'avons appuyé ni la majorité gouvernementale ni les parties de l'opposition, mais nous vous avons fait connaître clairement où nous voulons le faire, notre position.

Le président: Je crois, monsieur, que c'est précisément pour cette raison que nous sommes vous et moi ici.

M. Markin: Nous estimons que ce projet de loi comme nous l'expliquons dans notre mémoire compense pour la très sérieuse lacune occasionnée par le tarif du Nid-de-Corbeau. Les paiements du gouvernement vont servir de compensation. Nous estimons qu'il s'agit-là d'une mesure essentielle pour redresser la situation de déséquilibre dans le marché du transport occasionnée par le tarif du Nid-de-Corbeau. Ce déséquilibre s'est fait sentir très durement sur la province de la Colombie-Britannique et sur son économie, parce que l'économie de cette province dépend essentiellement de l'efficacité du système ferroviaire et d'intérêts non liés au grain dans le système de transport. Voilà pourquoi nous sommes en faveur de paiements du gouvernement ou des avantages découlant du Nid-de-Corbeau.

Il ne s'agit pas là d'une question régionale; nous estimons qu'il s'agit-là vraiment d'une question d'envergure nationale au sens strict du terme. Bien que le titre renvoie au grain de l'Ouest, il ne décrit pas vraiment la nature du problème. Le problème est national, il ne concerne pas seulement l'Ouest canadien. L'industrie du grain de l'Ouest est touchée, mais ce sont les intérêts de la nation qui sont en jeu.

Nous avons lu attentivement le rapport Gilson, document très important examinant la question à fond. Nous voulons juste rappeler, afin que nous ayons présent à l'esprit ce fait lorsque nous entrerons dans le vif du sujet, que M. Gilson a recommandé l'adoption d'une approche globale, afin que nous ne nous en tenions pas à des solutions ou à des remèdes provisoires, comme les sociétés ferroviaires et de transport l'ont fait dans le passé.

Nous tenons aussi à souligner que le projet de loi qui a pour objet de corriger le problème créé par le tarif du Nid-de-Corbeau, va créer beaucoup d'emplois en Colombie-Britannique. À eux seuls, les paiements directs atteindront \$5.5 milliards, soit au moins 87,000 années-personnes d'emploi dans la province de la Colombie-Britannique, et ce sont là uniquement les paiements directs qui sont fonction du potentiel de transport ferroviaire.

Mon prédécesseur, que je viens tout juste de remplacer, l'honorable Bill Hamilton, a déclaré à ce sujet en juin dernier:

... pour la plupart de nos syndicats, y compris des mines, des forêts, des ports, du camionage et de la construction, cela signifie une meilleure garantie d'emploi et une croissance assurée dans l'avenir.

Nous sommes persuadés que les employés qui travaillent au sein de nos sociétés seraient aussi favorables aux avantages du projet de loi. Il est très significatif, monsieur le président,

[Text]

British Columbia the very articulate labour movement has been silent on Bill C-155. I assure you that the movement is capable of speaking forcefully when it wishes to do so and of protesting forcefully when it wishes to do so. I would ask this committee to construe the silence of the labour movement on Bill C-155 in British Columbia as consent to its intent, because the labour movement of British Columbia, I suggest, is going to be very largely benefited by this intent.

I would like at this point, having spoken generally to some of the subjects, to ask you to turn specifically to pages 5, 6 and 7 of our brief. There I would like to underscore, Mr. Chairman, on behalf of our delegation, some key points, the first being that we are concerned that the present law does not deal appropriately with the impact on the British Columbia Railway of the Crow rate problem. We would strongly suggest that the bill be amended to take care of that question. We think the future does mean that the British Columbia Railway will be used for more export grain and that, as a result, the distortion will increase and that that distortion will be one that will be picked up by all the other industries represented in British Columbia.

Secondly, we would argue that there is a need for a more efficient system of transporting grain. I think we would emphasize that sometimes this debate gets caught in some emotional buzz words, that we are really talking about grain farmers, not the agricultural industry, and that changes to the bill that would achieve a more efficient system of transporting grain could indeed assist the entire agricultural industry . . . it could assist the cattle-growing industry, it could assist other non-grain products.

We would argue, based on the work done in the Gilson report and our survey of members, that the best way to improve the grain system is to have more of the benefit distributed to the producer. This, in our view, will bring into play the market forces, the essential market forces, that have been successful in transportation economics. Therefore, we would suggest that giving more of a subsidy to the producer would create an incentive for developing more innovative, cost-effective means of transporting grain.

We suggest on page 7, for example, Mr. Chairman, that recent developments in the transportation of coal have resulted in a coal unit train being able to complete a circuit in four days. That shows the benefit of encouraging individual initiative to improve our transportation system. This reduced turn-around time has helped coal companies keep rail costs under control, despite the distances involved, and enhanced their dependability as suppliers and improved their competitive position.

Compare coal's four-day turn-around with the 20-day average turn-around for a grain car and the impact of maintaining the status quo is obvious. A one-day reduction in the car cycle would reduce the number of hopper cars required

[Translation]

qu'en Colombie-Britannique, les syndicats, qui hésitent jamais à se prononcer, n'ont rien déclaré au sujet du projet de loi C-155. Je peux vous assurer qu'ils s'expriment très clairement lorsqu'ils le veulent et protestent vivement lorsqu'ils le décient. Je demanderais au Comité d'interpréter le silence du mouvement syndical de la Colombie-Britannique sur le projet de loi C-155 comme une adhésion à son contenu, car à mon avis, le mouvement syndical de la province en bénéficiera très largement.

Après ces quelques généralités sur certains sujets, je me permettrai de vous demander de vous reporter aux pages 5, 6 et 7 du mémoire. Au nom de notre délégation, j'aimerais y souligner, monsieur le président, certains points essentiels. Premièrement, nous sommes inquiets de ce que les mesures législatives actuelles ne règlent pas comme il s'impose les répercussions, sur la *British Columbia Railway* du tarif du Nid-de-Corbeau. Nous vous recommandons vivement de modifier le projet de loi de sorte à régler cette question. Nous croyons que l'utilisation du futur, dans le texte, signifie véritablement que la *British Columbia Railway* servira à transporter plus de céréales pour l'exportation et que, par conséquent, la distorsion s'accroîtra et se répercute sur toutes les autres industries de la Colombie-Britannique.

Deuxièmement, nous croyons qu'il faut améliorer le réseau de transport céréalier. Il faut souligner qu'à l'occasion, le débat devient subjectif, que les personnes en cause sont les céréaliculteurs, non l'industrie agricole, et que toute modification au projet de loi susceptible de permettre une amélioration du transport céréalier pourrait, en fait, profiter à toute l'industrie agricole, notamment l'élevage et la production d'autres produits que les céréales.

Nous croyons, à la lumière des travaux effectués dans le cadre du rapport Dilson et de l'enquête que nous avons menés auprès de nos membres, qu'une plus grande répartition des avantages aux producteurs constitue la meilleure façon d'améliorer le réseau céréalier. A notre avis, cela permettra aux forces du marché d'entrer en jeu, à ces forces essentielles mêmes qui ont assuré la rentabilité du transport. C'est pourquoi nous croyons qu'accorder une plus grande part de la subvention aux producteurs les inciterait à mettre au point des modes plus novateurs et rentables de transport des céréales.

Ainsi, monsieur le président, nous montrons à la page 7 que les récents progrès réalisés dans le transport du charbon ont permis l'utilisation d'un train-bloc qui peut parcourir tout le circuit en quatre jours. voilà quel avantage on peut retirer de favoriser l'initiative individuelle pour améliorer notre réseau de transport. Cette réduction du temps requis pour parcourir le circuit a permis aux industries houillères de maintenir les frais de transport par chemin de fer en-deçà de certaines limites, malgré les distances en cause, d'accroître leur fiabilité en tant que fournisseur et d'améliorer leur compétitivité.

Si l'on compare ce délai de quatre jours pour le transport du charbon avec le délai moyen de 20 jours nécessaire pour celui des céréales, les répercussions du maintien du statu quo deviennent évidentes. Une diminution de un jour dans le cycle

[Texte]

by about 1,000, saving approximately \$73 million in investment which could be used to improve the system in other ways.

• 1100

The council suggests that the committee strengthen the clauses in Part IV of Bill C-155 pertaining to the proposed review process to ensure that the question of the distribution of the Crow benefit subsidy is reassessed. We strongly recommend that substantially more of this subsidy be paid to producers so that the most efficient western grain transportation network is developed.

To conclude, then, Mr. Chairman, because of the impact of Canada's western grain transportation system on our competitive advantages for a number of products, it cannot be allowed to fall further out of step with the times. Economic circumstances have created an opportunity for change, and that must not be by-passed. The Employers' Council supports the federal government's initiative in introducing legislation to reform the Crow rate, but we suggest the committee strengthen Part IV of the legislation and, indeed, Part III, to ensure that a commitment is made to re-examine the proportion of the Crow benefit paid to the producer and to consider increasing it substantially. We also ask the committee to consider B.C. Rail circumstances, and include it in any solutions devised to deal with the national railways' revenue shortfall in transporting grain.

Now I have with me in support some very experienced individuals of behalf of the Employers' Council of B.C. We would be prepared to entertain questions from your committee.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Matkin.

We will now go to questions and, again, it is 10 minutes per party starting with Miss Carney and followed by Mr. Fraser: five minutes each, perhaps.

Miss Carney.

Miss Carney: Thank you, Mr. Chairman, I have just two short questions but, first, I welcome the witnesses' comments about the appearance of the British Columbia MPs at this hearing. On behalf of my five Conservative colleagues, I should note that the B.C. NDP members have not seen fit to attend this hearing, and we can only take that as an indication that they cannot support their party's position on the Crow.

Mr. Benjamin: Point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I knew that would happen.

Mr. Benjamin, on a point of order.

[Traduction]

d'utilisation des wagons réduirait de 1,000 environ le nombre de wagons-trémies nécessaire, ce qui signifie une économie d'investissement d'à peu près 73 millions de dollars que l'on pourrait utiliser pour améliorer le système d'autres façons.

• 1100

Le *Council* propose que le Comité modifie les articles de la partie IV du projet de loi C-155 portant sur le processus d'examen afin d'assurer que la question de la distribution de la subvention du Nid-de-Corbeau soit réévaluée. Nous recommandons vivement qu'on paie une partie beaucoup plus substantielle de cette subvention aux producteurs afin qu'on puisse développer le réseau de transport céréalier le plus efficace.

En conclusion, monsieur le président, à cause des conséquences que le système de transport des céréales de l'Ouest a sur notre position concurrentielles relativement à un certain nombre de produits, on ne peut plus le laisser tirer de l'arrière. La situation économique nous donne l'occasion d'apporter des changements, et nous ne devons pas la rater. Le *Employers' Council* appuie le gouvernement fédéral dans sa tentative pour modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, mais nous suggérons au Comité qu'il modifie la partie IV du projet de loi et, en fait, la partie III, afin d'assurer que les parties concernées s'engagent à réexaminer la partie de la subvention du Nid-de-Corbeau qui est payée aux producteurs et à considérer la possibilité d'augmenter considérablement. Nous demandons également au Comité de tenir compte de la situation particulière des chemins de fer de la Colombie-Britannique et de l'inclure dans toute solution visant à régler la question des recettes insuffisantes provenant du transport ferroviaire des céréales.

Des collègues très compétents du *Employers' Council* of B.C. m'accompagnent, et nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Matkin.

Nous allons passer aux questions. Je vous rappelle que vous disposez de dix minutes. Commençons par Mme Carney et poursuivons avec M. Fraser. Cinq minutes chacun, peut-être.

Mademoiselle Carney.

Mme Carney: Merci, monsieur le président. J'ai seulement deux petites questions à poser, mais tout d'abord, j'aimerais dire que j'apprécie la remarque du témoin au sujet de la présence des députés de la Colombie-Britannique à cette audience. Au nom de mes cinq collègues conservateurs, j'aimerais faire remarquer que les membres du Nouveau parti démocratique de la Colombie-Britannique n'ont pas jugé bon de participer à cette audience, et nous ne pouvons interpréter cette absence que comme une incapacité de leur parti à faire valoir la position de leur parti au sujet du Nid-de-Corbeau.

M. Benjamin: Monsieur le président, je demande la parole pour soulever une objection.

Le président: Je savais que cela se produirait.

Monsieur Benjamin, vous avez la parole pour formuler votre objection.

[Text]

Mr. Benjamin: For Miss Carney's information, I will tell her some caucus information from the NDP caucus. On two occasions in the past six months, we have unanimously supported the alternative proposal put forward by the NDP, and the B.C. MPs trust us. I do not know if the B.C. MPs here trust the MPs from anywhere else in the country.

Mr. Althouse: Further to the point of order, Mr. Chairman, they certainly were not trusted in Saskatchewan.

The Chairman: I will cut that off now. Miss Carney, go to your question, please.

Miss Carney: We not only trust our Transport members; we show up.

I would also like to point out that your membership includes many mining companies; for instance, Brinco Mining, B.C. Coal, Falconbridge, Fording Coal, the Noranda group, among others. In view of that and in view of your endorsement that B.C. Rail should be included in any legislative changes, do you agree with Mr. Enemark's proposal on behalf of the Mining Association of B.C. that this bill should be proceeded with now come hell or high water, even though it excludes B.C. Rail?

The Chairman: Mr. Matkin.

Mr. Matkin: Mr. Chairman, we want to be clear about this. That is why I spent some time on it at the beginning. We support the intent of the bill, but we are not circumscribing any amendments. We do not think a yes or no answer is appropriate to that question. We think we should unravel that question and say that we are quite confident that you have the talent, the good sense, and the ability in the House of Parliament to draft a bill which meets all the appropriate needs; that what you want from us is a strong idea of the intent. To that, we can speak.

If we were sitting in the House, we would be quite happy to jump in and make some amendments too, but we are not. You are. Therefore it is over to you on the detail. We have explained to you our concerns about some of the detail, but we are not going to answer yes or no on that question.

Just be clear, though, that I understand it, and on behalf of the council we are very, very concerned about this problem. We do not want it to slip away. If there is any illusion in the question that by answering it one way or another the initiative will be lost, then be assured that our position is that the initiative is not to be lost.

Miss Carney: Yes. But my second and last question, Mr. Chairman, deals with this essential point of timing. I would take his answer to mean that he cannot agree with Mr.

[Translation]

M. Benjamin: Pour la gouverne de M^{me} Carney, j'aimerais lui communiquer certains renseignements provenant du caucus du Nouveau parti démocratique. À deux occasions, au cours des six derniers mois, nous avons unanimement appuyé la proposition de rechange présentée par le Nouveau parti démocratique et nous avons la confiance des députés de la Colombie-Britannique à ce sujet. Je ne sais pas si les députés de la Colombie-Britannique qui sont ici ont confiance dans les députés de n'importe quelle autre région du pays.

M. Althouse: Pour aller dans le même sens, monsieur le président, on ne leur a certainement pas fait confiance en Saskatchewan.

Le président: Mettons fin à ces remarques. Mademoiselle Carney, posez votre question s'il vous plaît.

Mlle Carney: Non seulement nous avons confiance dans les membres du Comité du transport, mais nous assistons également aux audiences.

J'aimerais souligner que, parmi les membres de Votre groupe, on compte de nombreuses compagnies minières, comme Brinco Mining, B.C. Cola, Falconbridge, Fording Coal, le groupe Noranda, etc. À la lumière de cette remarque et étant donné votre appui à l'inclusion de la question de B.C. Rail dans toute modification au projet de loi, êtes-vous d'accord avec M. Enemark, porte-parole de la *Mining Association of British Columbia* qui disait qu'on doit adopter le projet de loi, peu importe les protestations, même si la question de B.C. Rail n'y est pas abordée.

Le président: Monsieur Matkin.

M. Matkin: Monsieur le président, nous voulons que notre position soit très claire. C'est pourquoi nous en avons parlé abondamment au début. Nous sommes d'accord avec les visées du projet de loi, mais nous ne nous opposons pas à des modifications quelconques. Nous ne pensons pas qu'on puisse répondre à la question par un oui ou par un non. Nous pensons qu'enous devons éclaircir cette question en disant que nous avons confiance dans le talent, le bon sens et la capacité des membres du Parlement pour ce qui est de la rédaction d'un projet de loi qui satisfasse tous les besoins. Ce que vous voulez de nous c'est notre opinion sur les visées du projet de loi. Cela, nous pouvons vous la donner.

Si nous faisions partie du Parlement, nous serions heureux de participer à la modification du projet de loi, mais ce n'est pas le cas. Vous y êtes. Par conséquent, nous vous laissons ce travail. Nous vous savons fait part de nos préoccupations au sujet de certains détails du projet de loi, mais nous ne répondrons pas à la question par un oui ou par un non.

Soyez assurés, cependant, que la question préoccupait énormément le *Employers Council*. Nous ne voulons pas que cette question soit passée sous silence. Si le fait de répondre à la question d'une façon ou d'une autre signifie que la question restera sans réponse, alors soyez assurés que ce n'est pas ce que nous voulons.

Mlle Carney: Oui. Ma seconde et dernière question, monsieur le président, porte sur l'à-propos du projet de loi. Je prends pour acquis que la réponse que m'a faite M. Matkin,

[Texte]

Enemark; that we have to proceed right now with this bill without changes.

The Chairman: I would take it to mean that he believes that discretion is the better part of valour.

Miss Carney: Right. My second question follows on that.

In your own brief, you pointed out that the recession has given a temporary respite from the threat of rationing. Would you agree, therefore, that it would be better to improve this bill, if it is a bad bill as it currently stands, than to proceed on a hell-for-leather basis in its present form? Would you endorse measures to improve the present bill, even if it takes a little extra time? It is a question of timing which we are addressing.

Mr. Matkin: Speaking as someone involved for many years in labour negotiations, I have great respect for the idea of timing; however, I think there is timing and there is timing. Do we mean a few weeks? A few months? A few years? We have waited how many years—85 years? 40 years? We can wait a few more weeks, maybe, a few more months, but we cannot wait years. I think that would be the answer reflecting the concern of the industry. The timing is now,. But we are not saying this afternoon at 3.00 o'clock; although that may be important, too.

Miss Carney: I will pass to Mr. Fraser.

The Chairman: Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Thank you, Mr. Chairman. As Mr. Matkin knows, all those concerned about the future of the railway system in British Columbia have made strong representations to members of the British Columbia Progressive Conservative caucus. And as Mr. Matkin and others in this room will know, the concern here has been well expressed and well appreciated in the Conservative caucus and we all, of course, are concerned about a better rail transport system.

I want to ask him specifically, though, in view of fact that Canadian National and Canadian Pacific are members of the Employers' Council, what is Mr. Matkin's position on behalf of the council today, as to whether or not the railways are fully compensated by the package contemplated in the present legislation before us?

The Chairman: Mr. Matkin, you are free to call on one of your colleagues if you wish. Mr. Matkin.

Mr. Matkin: Mr. Chairman, I think that is an important question. We understand that the railways have made direct representation on this issue. It would not be our intent to speak on their behalf beyond what we have said in the brief we have presented. We think they have made it clear that they are concerned and think they have not been adequately compensated. But that is not a position we are taking as an employers' council.

[Traduction]

signifie qu'il n'est pas d'accord avec M. Enemark qui dit qu'il faut adopter le projet de loi tout de suite, sans modification.

Le président: Je crois que ce qu'il veut dire, c'est que la discréction peut aussi être associée au courage.

Mlle Carney: Oui, Voici ma seconde question

Dans votre exposé, vous dites que la récession a fourni un répit temporaire à la menace de rationnement. Par conséquent, ne croyez-vous pas qu'il vaudrait mieux améliorer le projet de loi, si c'est un mauvais projet de loi dans sa forme actuelle plutôt que l'adopter tel qu'il est et en subir les conséquences plus tard? Est-ce que vous appuieriez des mesures visant à améliorer le projet de loi actuel, même si cela prend un peu plus de temps? C'est une question d'à-propos.

Mr. Matkin: J'ai oeuvré pendant de nombreuses années dans le secteur des négociations collectives et j'ai donc beaucoup de respect pour les questions d'à-propos. Toutefois je crois qu'il y a à-propos et à-propos. Pensez-vous à quelques semaines? À quelques mois? À quelques années? Nous avons déjà attendu combien d'années: 85 ans? 40 ans? Nous pouvons attendre encore quelques semaines, peut-être encore quelques mois, mais nous ne pouvons plus attendre quelques années. Je crois que c'est là la réponse que vous donnerait l'industrie. Il est temps maintenant de faire des changements. Nous ne disons pas qu'il soit nécessaire de les faire cet après-midi, pour 15 heures, bien que cela puisse être important aussi.

Mlle Carney: Je passe la parole à M. Fraser.

Le président: Monsieur Fraser.

M. Fraser: Merci, monsieur le président. Comme M. Matkin, le sait, tous les groupes s'intéressent à l'avenir du réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique ont présenté des demandes pressantes aux membres du caucus du Parti conservateur de la Colombie-Britannique. Et, comme M. Matkin et d'autres personnes dans cette salle le savent, les préoccupations de ces groupes ont trouvé une oreille attentive auprès du caucus du Parti conservateur, car nous voulons tous, bien entendu, un meilleur système transport ferroviaire.

Étant donné que le Canadien National et le Canadien Pacifique sont membres du *Employers' Council* je veux demander à M. Matkin qui est le porte-parole du *Employers' Council* s'il croit que le projet de loi actuel prévoit une compensation adéquate pour les sociétés ferroviaires?

Le président: Monsieur Matkin, vous pouvez demander à un de vos collègues de répondre, si vous le voulez. Monsieur Matkin.

M. Matkin: Monsieur le président, je crois qu'il s'agit là d'une importante question. Nous savons que les sociétés ferroviaires ont formulé directement des instances à cet égard. Il n'est pas dans notre intention de parler en leur nom, exception faite de ce que nous avons dit dans l'exposé que nous avons présenté. Selon nous, les sociétés ferroviaires ont fait comprendre clairement leurs inquiétudes et ont dit que la compensation n'était pas suffisante. Toutefois, ce n'est pas là la position que le *Employers' Council* a adoptée.

[Text]

Mr. Fraser: Mr. Matkin, you can understand why we are asking this question. You have skated, I think, with some skill around your difficulty. You want an improvement in the railway; you want it fast; but you do not want to quite get into the position others seem to have got into in saying that, if the choice is to take the bill as it is rather than to change it, we should take it as it is. You seem to be moving a little bit away from that position. But what I am asking now is, given the fact that CP and CN have made these representations, is that one of the things you think this whole committee should be looking at, along with the others you have mentioned?

Mr. Matkin: I think we would come back and say that we want a comprehensive solution so we do not want to leave out anything. We think the review process which is built into the bill should be strengthened; that, maybe, some of the detail could be put off to such a process without detracting from the comprehensiveness of the position.

• 1110

But I think that we are able to say on behalf of our council members that this is such an important historic change that we should do the very best we can to get it right. We seem to be scrambling, but at the same time we do not want to lose initiative.

Mr. Fraser: My last question, Mr. Chairman.

The Chairman: That will take the time, Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Thank you.

I suppose I want to make an observation as well as ask a question. I would hope that the members of the council would have confidence that we from British Columbia are very much aware of your objectives. But I would hope that members of council also understand that unless they make it very clear that they do want some amendments, then the government majority is going to use their other representations as an argument for not bringing in any amendments.

Mr. Matkin: I am glad I get to answer that one more time. I hope that I have made it clear that I do not think either of you can use us in that way. I think what you have to do is do your own job. We will do our job. We are saying that we support the intent; we have some problems with the detail. That just does not give you yes or no to the question that you seem to want to elicit from us. You are going to have to do that yourselves. I think it is important, really, in a country like this that you do your own job.

The Chairman: Mr. Masters.

Mr. Masters: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Cook: Mr. Chairman, on a point of order . . .

The Chairman: Mr. Cook.

[Translation]

M. Fraser: Monsieur Matkin, vous devez bien comprendre pourquoi nous vous posons cette question. Vous avez contourné avec assez de finesse, à mon avis, la difficulté. Vous souhaitez une amélioration du réseau ferroviaire et vous souhaitez que cela se fasse rapidement, mais vous ne voulez pas ous mettre dans la même position que les autres groupes qui ont dit que, si l'adoption du projet de loi dans sa forme actuelle était leur seul choix, c'est ce qu'ils feraient. Vous semblez vous éloigner légèrement de cette position. Toutefois, étant donné que le Canadien National et le Canadien Pacifique ont fait ces demandes, je veux que vous me disiez si vous croyez que c'est là une des choses que le Comité devrait étudier, en même temps que les autres questions que vous avez mentionnées.

M. Matkin: Je vais me répéter en disant que nous voulons un solution globale qui ne laisse aucune question non résolue. Nous croyons que le processus d'examen prévu dans le projet de loi devrait être amélioré et qu'on pourrait laisser à ce processus le soin de régler les détails sans changer le contenu du projet

Mais je crois que nous pouvons avancer, au nom des membres du conseil, qu'il s'agit d'un changement historique si important que nous devons tout mettre en oeuvre pour le faire bien. Nous semblons livrer bataille, mais, par ailleurs, nous ne voulons pas perdre l'initiative.

M. Fraser: Ma dernière question, monsieur le président.

Le président: Nous passerons ensuite au témoin suivant, monsieur Fraser.

M. Fraser: Merci.

Disons qu'il s'agit à la fois d'une observation et d'une question. J'espère que les membres du conseil sont convaincus que nous, de la Colombie-Britannique, sommes très conscients de vos objectifs. Mais j'espère également que les membres du conseil comprennent qu'à moins qu'ils n'indiquent très clairement qu'ils veulent que certains amendements soient apportés, la majorité au gouvernement invoquera les autres représentations qui lui sont faites pour n'apporter aucun amendement.

M. Matkin: Je suis heureux de pouvoir répondre de nouveau à cette question. J'espère que vous avez bien compris que je ne crois pas qu'aucun d'entre vous puisse nous utiliser de cette façon. Je crois que tout ce que vous avez à faire, c'est votre travail. Nous ferons le nôtre. Ce que nous disons, c'est que nous appuyons le projet; les modalités posent certains problèmes. Vous attendez une réponse de nous; je ne vous réponds ni oui ni non. Vous devrez trouver vous-même une réponse. Je crois qu'il est important, effectivement, dans un pays comme celui-ci que vous fassiez votre travail, strictement.

Le président: Monsieur Masters.

M. Masters: Merci, monsieur le président.

M. Cook: Monsieur le président, j'invoque le Règlement . . .

Le président: Monsieur Cook.

[Texte]

Mr. Cook: My name was on that list at the beginning of this 10-minute period.

The Chairman: No, it was not, sir.

Mr. Cook: I have a question. I gave it to the secretary. She passed it to you; I saw her. I had my hand up; you noted it. I would therefore ask the consent of the full committee to overrule the chairman and let me ask my one question.

The Chairman: Mr. Cook, I have no indication yet that anyone from the NDP wishes to question. Now I just have. I would hope that I might be able to get back to you for a supplementary before the time expires. I will do the best I can.

Mr. Cook: Wait a minute, then. What do I have to do, make a formal motion so that it has to be voted down specifically? One question. Is this a hearing or this a railway? What are we doing?

The Chairman: Mr. Masters.

Mr. Masters: Mr. Chairman, in the spirit of co-operation that I have seen in this committee, I would personally relinquish a moment of my time to let Mr. Cook ask a question.

The Chairman: You are on, Mr. Cook.

Mr. Masters: Excuse me, Mr. Chairman, I still have the microphone. I would make the observation that it was very clear to this side that the time was to be divided among ourselves, and perhaps the quarrel is not really with the Chair but perhaps with the organization on that side of the table. Having said that, without wasting any more time, I will relinquish a moment of my time to you, Mr. Cook.

The Chairman: One question, Mr. Cook.

Mr. Cook: One question only.

Thank you, Mr. Masters, for your courtesy; and we will try to organize things better here in future.

Mr. Matkin, the thing that distresses me about what you have had to say here is that you have weasled all over the block. You are asking me to go back to Ottawa on this bill. I want the BCR included in this thing, but you are not giving me any support. The way Parliament works is this. If everybody who appeared before her said the BCR must be included, that would convince the Liberals that perhaps they had to make a change. But to go back without your full support for the BCR places me in a very difficult position as a parliamentarian. I am going to do my job anyway, but I would like everyone in B.C. who is appearing before this thing to realize the implications of the next 50 years to the BCR if they are not included.

Now, sir, yes or no, do you want me to go back and fight for the BCR on this bill or not? Simple question.

[Traduction]

M. Cook: Mon nom figurait sur la liste au début de cette période de 10 minutes.

Le président: Non, il n'y figurait pas, monsieur.

M. Cook: J'ai une question à poser. Je l'ai transmise à la secrétaire. Elle vous en a fait part; je l'ai vue. J'avais levé la main; vous l'avez remarqué. Je demande donc l'assentiment de tous les membres du comité pour annuler la décision du président et me laisser poser mon unique question.

Le président: Monsieur Cook, je n'ai aucune note m'informant que quelqu'un du NPD a une question à poser. Maintenant, je sais que c'est le cas. J'espère pouvoir vous accorder quelques minutes avant l'expiration de la période allouée. Je ferai de mon mieux.

M. Cook: Attendez un instant, alors. Quelle mesure dois-je prendre, déposer une motion réglementaire de façon à ce qu'on vote spécifiquement sur cette question? Une question. Tenons-nous une audience ou sommes-nous sur une voie ferrée? Que se passe-t-il?

Le président: Monsieur Masters.

M. Masters: Monsieur le président, compte tenu de l'esprit de collaboration qui anime ce comité, j'accorderais personnellement une partie du temps qui m'est alloué pour laisser M. Cook poser sa question.

Le président: Allez-y, monsieur Cook.

M. Masters: Excusez-moi, monsieur le président, j'ai encore le microphone. J'aimerais préciser que nous avions très bien compris de notre côté que nous devions nous partager la période allouée, et le blâme ne s'adresse pas réellement au président, mais peut-être à l'organisation de ce côté de la table. Cela dit, ne perdons plus de temps; je vous cède quelques minutes de mon temps, monsieur Cook.

Le président: Une question, monsieur Cook.

M. Cook: Une question seulement.

Merci, monsieur Masters, pour votre courtoisie; et nous essaierons de mieux organiser les choses à l'avenir.

Monsieur Matkin, ce qui me consterne dans les propos que vous avez tenus ici, c'est que vous vous êtes «défilé». Vous me demandez de retourner à Ottawa au sujet de ce projet de loi. Je veux que la BCR soit prise en compte dans cette affaire, mais vous ne m'appuyez aucunement. Voici comment fonctionne le parlement. Si tous ceux qui comparaissent ici allégueraient que la BCR doit être prise en compte, cela suffirait pour convaincre les libéraux qu'ils doivent peut-être apporter un changement. Mais retourner sans avoir obtenu tout l'appui nécessaire en faveur de la BCR me place dans une situation très embarrassante en tant que député. Je ferai mon travail de toute manière, mais j'aimerais que toutes les personnes de la Colombie-Britannique appellées à comparaître comprennent les répercussions qu'aura au cours des 50 prochaines années l'exclusion de la BCR.

Maintenant, monsieur, vulez-vous, oui ou non, que je retourne et que je lutte pour que la BCR soit prise en compte dans le cadre de ce projet de loi? La question est simple.

[Text]

The Chairman: Mr. Matkin.

Mr. Matkin: I will give you a simple answer. In our brief we have made it clear we want the BCR included.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Matkin: It is your job how you go back and do it.

The Chairman: Mr. Masters.

Mr. Masters: I can appreciate the witness's desire to support the intent of the bill and I really empathize with your position that we, the government, will have a great job to do, and we as a committee of Parliament will have a great job to do, to try to effect a compromise in a very difficult situation. Without trying to interpret your remarks unduly, you are really saying, look, do the best you can with it. But are you, at the same time, saying to us as a committee—and perhaps a reminder to the British Columbia members who mentioned they were here today—please to get on with it? In a management situation you can argue forever over something and nothing gets done. You have indicated in your remarks that you recognize the historic moment; you recognize the great problem of coming up with some kind of legislation that does the principal thing—which is, make change—but you are saying, look at it honestly and in a very responsible manner but for goodness' sake, do not go on forever.

Is that really the message you are trying to bring to this committee, and at the same time, trying to say you will not become directly involved in the detail of how that legislation finally works out; you will leave it to us?

The Chairman: Mr. Matkin.

Mr. Matkin: We have said that timing is important, but we do not think you should scramble. We think that you should proceed with urgency and you should not lose this initiative. You know better the wonderful world of your House of Parliament . . . what all that means. When the dust settles, we hope that in a matter of surely not more than a few months, this bill should be passed. We cannot tell you how to do your job, I think, beyond that. We cannot get into the urgency beyond that. Surely we can be clear that there is a matter of urgency; we do not think this should be put off until 1984. We want it done in 1983. What you do in 1983 on a day-to-day basis really is a matter for you to sort out.

Mr. Masters: Mr. Chairman, I would make that point again to the witness. I think you are really supporting the message that we have heard from many quarters; that is, it is sometimes difficult to recognize that something that will not happen physically, except over a long period of time, must be begun now. You mentioned the timing aspect of it. In all of the discussions about the detail—and the detail is mightily

[Translation]

Le président: Monsieur Matkin.

M. Matkin: Je vous donnerai une réponse simple. Dans notre mémoire, nous avons clairement indiqué que nous voulons que la BCR participe.

Le président: Merci monsieur.

M. Matkin: Quant à la façon dont vous vous y prendrez à votre retour, c'est votre affaire.

Le président: Monsieur Masters.

M. Masters: Je constate que le témoin appuie l'objet du projet de loi et je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que nous, le gouvernement, avons beaucoup de pain sur la planche, et que nous, en tant que comité parlementaire, aurons beaucoup à faire pour essayer d'en arriver à un compromis dans une situation très complexe. Sans essayer d'interpréter indûment vos observations, vous nous dites en fait: «Ecoutez, faites de votre mieux avec ce projet.» Mais par ailleurs, seriez-vous en train de nous demander, en tant que comité—and peut-être aux membres de la Colombie-Britannique qui ont mentionné qu'ils étaient ici aujourd'hui—d'accélérer les choses? Dans les cas où il est question de gestion, vous pouvez discuter sans fin d'un point sans que rien ne soit fait. Vous avez indiqué dans vos remarques que vous reconnaissiez qu'il s'agit d'un moment historique; vous êtes conscient du problème grave que poserait l'adoption d'une loi qui aurait pour effet de réaliser le principal objectif visé—c'est-à-dire, apporter un changement—mais vous nous dites: «Examinez le projet honnêtement et d'une manière très responsable, mais pour l'amour de Dieu, ne vous éternisez pas là-dessus.»

Est-ce vraiment le message que vous essayez de transmettre à ce comité tout en essayant par ailleurs de dire que vous n'interviendrez pas directement dans les détails de cette loi; qu'il nous appartiendra de décider à ce chapitre?

Le président: Monsieur Matkin.

M. Matkin: Nous avons dit que le facteur temps est important, mais nous ne croyons pas que vous devez pour autant précipiter les choses. Nous croyons que vous devriez considérer cette question urgente et ne pas perdre l'initiative. Vous connaissez mieux le monde merveilleux de votre Chambre du Parlement—with tout ce que cela signifie. Une fois la tempête apaisée, nous croyons qu'en l'espace de quelques mois, tout au plus, ce projet de loi devrait être adopté. Nous ne pouvons vous dire comment faire votre travail, je crois, à partir de là. Nous ne pouvons précipiter les choses davantage. Certes, nous sommes tout à fait conscients que la question est urgente; nous ne croyons pas qu'elle doit être remise à l'année prochaine. Nous voulons qu'elle soit réglée en 1983. Ce que vous ferez en 1983 au jour-le-jour, c'est à vous qu'il appartient d'en décider.

M. Masters: Monsieur le président, j'aimerais souligner ce point de nouveau au témoin. Je crois que vous appuyez l'allégation que nous avons entendue de toutes parts, c'est-à-dire, qu'il est parfois difficile de prendre conscience du fait que, bien qu'elle n'exerce pas d'effets concrets, si ce n'est à long terme, l'initiative doit être prise maintenant. Vous avez parlé de l'aspect temporel du projet. Dans toutes les discus-

[Texte]

important—it seems to me that we as a committee must be sure to include that sense of urgency to the people of Canada and back to Parliament, that there is that time in the cycle of the affairs of the country when something must be done.

You also mentioned, I think very significantly, that you feel the change will take out an important distortion in the transportation system in the country, and I am wondering if that leads you to the thought that removing that distortion then makes it easier and more sensible to do the other things that must be done to truly rationalize our transportation system in the country.

The Chairman: Mr. Matkin, would you take Mr. Masters' early remarks as an editorial comment and answer the second question, please.

Mr. Matkin: Certainly the second question we can support. Removing the distortion will improve the whole comprehensive transportation system.

I think just to end on the notion of timing, we recognize that we are in the flood period of this issue. Before the tide ebbs, let us get the matter dealt with. We sense the urgency. There is an initiative here and we do not want it to be lost.

• 1120

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

I want to talk about the method of payment. In your brief, at pages 6 and 7, you say that substantially more of the subsidy should be paid to the producers so that the most efficient western grain transportation is developed. It is your opinion that if we pay to the railways the system will not be efficient. I will read to you some parts of the hearings that we had in Ottawa, July 27. It is an answer from Mr. Burbidge, the Chairman and Chief Executive of Canadian Pacific, who says, and I quote—it is on page 106:78:

So what that means is that the railways, under this bill, are going to be in competition to achieve lower costs to get their operations to be more efficient, to make the investments that are necessary to lower costs.

That competition between the two railways, I think, is the most important factor that is in this bill. It will work. Both railways will be working to reduce their costs in order to improve their contributions. Maybe you want us to pass some amendments, but it is your opinion that if we pass the bill and make the payment to the railways, the system will not be efficient—you support the situation that we pay to the producers.

The Chairman: Mr. Matkin.

[Traduction]

sions concernant les détails—et les détails sont très importants, il me semble que nous, en tant que comité, devons prendre en considération l'aspect urgent de cette mesure pour les résidents du Canada, puis, pour le parlement, et faire comprendre à tous que vient un moment dans le cycle des affaires du pays où quelque chose doit être fait.

Vous avez également mentionné, d'une manière très significative à mon avis, que vous croyez que le changement prévu éliminera une lacune importante, inhérente au système de transport au Canada, et je me demande si, du fait que cette lacune sera éliminée, vous croyez qu'il sera plus facile de prendre les autres mesures qui s'imposent pour rationaliser vraiment le système de transport dans le pays.

Le président: Monsieur Matkin, voulez-vous considérer les premières remarques de M. Masters comme un commentaire personnel et répondre à la deuxième question, s'il vous plaît.

M. Matkin: Certainement, nous pouvons répondre dans l'affirmative à la deuxième question. Le fait d'éliminer la lacune en question permettra d'améliorer le système de transport dans l'ensemble.

Pour ce qui est de l'aspect temporel, nous admettons que nous vivons le moment le plus intense de la période réservée à ce sujet. Réglos la question avant que les choses ne se gâtent. Nous sommes conscients qu'il y a urgence. Nous avons l'initiative ici et nous ne voulons pas la perdre.

Le président: Je vous remercie monsieur.

Monsieur Dubois.

M. Dubois: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais parler du mode de paiement. Aux pages 6 et 7 de votre mémoire vous dites qu'une part beaucoup plus grande de la subvention devrait être versée aux producteurs pour que les mécanismes de transport du grain de l'Ouest soient les plus efficaces possibles. Vous croyez que le système ne sera pas efficace si l'argent est versé aux compagnies de chemin de fer. Je vais vous lire un extrait des délibérations qui ont eu lieu à Ottawa le 27 juillet. Il s'agit d'une réponse de M. Burbidge, président et mandataire général du Canadien Pacifique. Voici ce qu'il dit et je cite—c'est à la page 106:78:

C'est donc dire que, par suite de ce projet de loi, les compagnies de chemin de fer se feront concurrence pour diminuer leurs coûts, pour arriver à une plus grande efficacité, pour faire les investissements indispensables à une diminution des coûts.

Cette concurrence entre les deux compagnies de chemin de fer représente, à mon avis, un élément essentiel de ce projet de loi. Cela va fonctionner. Les deux compagnies chercheront à diminuer leurs coûts pour recevoir une contribution plus importante. Vous voulez peut-être que nous apportions certaines modifications, mais vous êtes d'avis que si nous adoptons le projet de loi et que la subvention est versée aux compagnies de chemin de fer, le système ne sera pas efficace—vous voulez que l'argent soit donné aux producteurs.

Le président: Monsieur Matkin.

[Text]

Mr. Matkin: Mr. Chairman, it would be our opinion that if the payments are made to the railway directly, it would not be as efficient. One reason for this is that the market transportation forces would not be working in a free fashion; that the freedom of choice that the producer has to move his product, which he has in every other, will not permit the same kind of efficient use of the railway and efficient use of transportation. On this point, I am going to ask the President of Johnston Terminals, which is the major trucking company in Canada, one of the largest, to speak to the importance of this issue.

The Chairman: Mr. Granholm.

Mr. Ron Granholm (President, Johnston Terminals Limited): Thank you, Mr. Chairman.

Our concern with the payment directly to the railways is that there is no incentive for the railways to be as efficient as they can be if no competition is involved. We feel that competition is the best form of efficiency you can have—in order to become efficient, that is. For that reason we would prefer to see payments go to the farmers: give them a choice of how they would like to ship their grain to the markets, and in effect get bids for how they can ship it; let them choose their own carrier. We support that position.

The other thing I would like to add, relative to the truck transport industry, is that we see the importance of the change to the Crow as being quite important to the transport industry, particularly in western Canada and British Columbia, because of the construction that will be involved. In our industry there has been a considerable downturn in the employment opportunities, due to the recession, and with an imminent passing of this bill, we see construction adding considerably to the employment opportunities. For this reason, we would urge the committee to come to a quick resolution in its deliberations.

The Chairman: One very short question, Mr. Flis.

Mr. Flis: My question, Mr. Chairman, is for clarification. Mr. Matkin made a statement that the labour movement has been silent on this issue.

I think you made that statement to this committee; and yet, the committee did receive a telegram—and you may not be aware of this—sent to the chairman . . . and by the way, this is from the Canadian Railway Labour Association, representing 100,000 Canadian railway workers; 11 railway unions. The telegram that went to the chairman—the last portion of it says:

Our Association strongly urges your Committee to make a choice . . .

—meaning the method of payment . . .

. . . and permit the passage of Bill C-155 as soon as possible, when the House of Commons reconvenes on September 12, 1983.

[Translation]

M. Matkin: Monsieur le président, nous croyons que si l'argent est versé directement aux compagnies ferroviaires, le système ne sera pas aussi efficace. Notamment, parce que les forces du marché du transport ne s'exerceraient pas librement. Le fait que le producteur n'aurait pas, pour le transport de ses produits, la liberté de choix qu'il a dans tous les autres domaines ferait que les chemins de fer et les autres modes de transport ne seraient pas utilisés aussi efficacement. Je vais maintenant demander au président de Johnston Terminals, qui est la première compagnie de camionnage au Canada, la plus grosse, de parler de l'importance de cet aspect.

Le président: Monsieur Granholm.

M. Ron Granholm (président, Johnston Terminals Limited): Je vous remercie, monsieur le président.

Ce qui nous inquiète au sujet du versement de la subvention aux compagnies de chemin de fer, c'est que ces compagnies ne seraient pas incitées à être le plus efficace possible vu qu'il n'y aurait pas de concurrence. Nous croyons que la concurrence est la meilleure forme d'efficacité qui soit—je veux dire qu'elle favorise vraiment l'efficacité. C'est pourquoi nous préférerieons que l'argent soit versé aux fermiers: laissez les fermiers choisir la façon dont ils veulent expédier leur grain sur les différents marchés et misez même sur les moyens qu'ils peuvent trouver; laissez-les choisir leur mode de transport. Telle est notre position.

J'aimerais également ajouter que nous, dans l'industrie du camionnage, considérons qu'il est très important pour l'industrie du transport de modifier l'accord du Nid-de-Corbeau, particulièrement pour les Prairies et la Colombie-Britannique, et ce à cause de la construction que cela implique. La récession a entraîné dans notre industrie une diminution considérable des possibilités d'emploi et, vu l'adoption imminente de ce projet de loi, nous croyons que les activités de construction accroîtront considérablement le nombre d'emplois dans notre secteur. C'est pourquoi nous exhortons le comité à en venir à une solution rapidement.

Le président: Une toute petite question, monsieur Flis.

M. Flis: J'aimerais en fait avoir des éclaircissements, monsieur le président. Monsieur Matkin a déclaré que les syndicats ne s'étaient pas prononcés sur la question.

Je crois que c'est ce que vous avez déclaré devant le comité, et pourtant, le comité a bel et bien reçu un télégramme—mais vous ne le savez peut-être pas—adressé au président; soit dit en passant, ce télégramme vient de l'Association des syndicats de cheminots canadiens, qui représente 100,000 cheminots au Canada, appartenant à 11 syndicats différents. Voici la dernière partie de ce télégramme adressé au président:

Notre Association exhorte votre comité à se prononcer . . .

—sur la question du mode de paiement . . .

. . . et de favoriser l'adoption du projet de loi C-155 dès que la Chambre des communes reprendra ses travaux le 12 septembre 1983.

[Texte]

Knowing that this telegram has gone in, have there been other similar movements—and be they factions, they still represent a large number of union members?

Mr. Granholm: Just to clarify, I was really speaking of the British Columbia trade union movement, and when I suggested that they were silent and that their silence should be construed as consent . . . We indeed did have one of the British Columbia unions, the Teamsters Union. Senator Lawson did support our B.C. Action Committee on changing the Crow rate.

The Chairman: Thank you.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I find this discussion interesting, and it has been a problem with this committee all the way along as to whether the solution that we have here is a comprehensive or an ad hoc solution. I think we have just spent a couple of weeks on the Prairies indicating that while it may or may not be a comprehensive solution to transportation problems, the effect is a very ad hoc one as it affects agricultural policy in this country, and a very negative ad hoc solution.

It seems to me that when you are saying that we should take enough time, but do not lose the initiative, you are telling me you are not absolutely certain that this is such a required change, that the initiative will be lost because the requirements and the need for the change will not be obvious after a short period of time. Would you explain yourself there a bit, please?

The Chairman: Mr. Matkin.

Mr. Matkin: That is a very good question, and I welcome the opportunity to explain myself.

I started by saying that I think the future of Canada is at stake on this kind of bill, and I will just take it through. I am not meaning to be melodramatic, but if you continue the distortion of our transportation economics to the extent that no benefit is provided and no bill goes forward, then you have to ask what happens to the country. That is where I think it is important not to lose the initiative, because I would suggest to you that the consequences for the economy of the west and for the economy of Canada would be very serious. I think it would even extend to impacts on our regional alienation and on the whole political fabric of this country. So I do not think this is a matter you can stand still on—you are on a slope, and you have to move quickly or you are going to go down that slope very fast.

Now, I welcome your assessment that it may have an ad hoc impact on the agriculture industry. I think that is something we would not want to try to speak to on behalf of the agriculture industry, except to say that perhaps what is needed is an industrial strategy for the agriculture industry. It is the old adage that two wrongs will not make it right.

[Traduction]

Ce télégramme a donc été reçu; y en a-t-il eu d'autres du genre? Et même si certains groupes de l'Association ne partagent pas cet avis, il s'agit tout de même là de l'opinion d'un grand nombre de membres, n'est-ce pas?

Mr. Granholm: J'aimerais préciser ceci: je parlais en fait du mouvement syndical en Colombie-Britannique et, lorsque j'ai dit que ce mouvement avait été silencieux et que ce silence devrait être interprété comme un assentiment . . . Un syndicat de la Colombie-Britannique s'était en fait prononcé, le Teamsters Union. Le sénateur Lawson a appuyé le comité d'action de la Colombie-Britannique pour le changement du taux du Nid-de-Corbeau.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Althouse.

Mr. Althouse: Je vous remercie, monsieur le président.

Je trouve cette discussion intéressante et le comité s'est posé depuis le début la question de savoir si nous avions là une solution globale ou immédiate mais partielle. Je crois qu'au cours des quelques semaines que nous venons de passer dans les Prairies nous avons souligné que, bien qu'il ne soit pas certain qu'il s'agisse là d'une solution globale aux problèmes de transport, chose certaine, l'effet, lui, est très immédiat puisqu'il porte sur la politique agricole du pays, et c'est une solution immédiate très négative.

J'ai l'impression, lorsque vous dites que nous devrions prendre notre temps mais ne pas perdre l'initiative que cela signifie, que vous n'êtes pas absolument convaincu du bien-fondé d'un changement et que l'initiative se perdra parce que la nécessité du changement ne sera plus évidente dans peu de temps. Auriez-vous l'obligeance d'expliquer un peu cette idée?

Le président: Monsieur Matkin.

Mr. Matkin: C'est une excellente question, et je suis heureux d'avoir la possibilité de m'expliquer.

J'ai commencé par dire qu'un projet de loi comme celui-là mettait en jeu l'avenir même du Canada, et je vais simplement continuer. Je ne veux pas tomber dans le mélogramme, mais je dirai que si vous continuez de favoriser la distorsion des aspects financiers de nos systèmes de transport à tel point qu'il n'y ait plus aucun projet et qu'aucun projet de loi ne soit adopté, il faut alors se demander ce qui arrive au pays. Je crois que c'est là qu'il devient important de ne pas perdre l'initiative, parce que les conséquences pour l'économie de l'ouest du Canada, et pour celle du Canada tout entier, en seraient désastreuses. Je crois que cela aurait même des répercussions sur le plan de notre alienation régionale et sur l'ensemble du tissu politique du pays. Je ne crois donc pas qu'il s'agisse d'une question au sujet de laquelle on peut ne pas agir—vous êtes sur une pente et vous devez bouger rapidement; faute de quoi, vous allez vous retrouver en bas en très peu de temps.

J'apprécie beaucoup le fait que vous ayez dit que cela pourrait avoir des répercussions immédiates sur l'industrie agricole. Je ne crois pas que nous voulions essayer de parler de cela au nom des représentants de cette industrie, si ce n'est pour dire peut-être qu'il faudrait au domaine agricole une

[Text]

I think if there is a wrong in the grain industry, which we seem to have identified and have a lot of consensus for in British Columbia, let us repair that. If that produces a need to look at the agricultural policy of Canada, the agricultural industrial strategy of Canada, let us do that, but let us not stop repairing the one because it causes distortion in the other.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, I am very pleased to see that the witnesses and the members . . . the spokesperson for the association—are quite willing to try to make what we have work better.

I point out that I do not notice any members in the association who are handlers of grain, so they probably may not be fully aware of the kind of co-operation and co-ordination that goes on in the grain industry, particularly so over the last five years, in a very real attempt, by the industry and the participants in it, to increase the throughput and the efficiency. We have gone, in the last five years, from an output of export grains of some 18 million tonnes to something in the order of 29 million tonnes. We do not seem to have expanded the system a great deal, we have simply made better use of the facilities and the equipment and the management potential that is there to achieve this.

Yesterday, I believe it was, in Regina, we heard one of the witnesses, who has made a fairly lengthy study of this, point out that there are a great many bottle-necks still in the system which co-operation, in their opinion, could repair, without spending a lot of money, simply by making the management and worker decisions on a more united basis. They point out that once cars of grain hit the Vancouver area as a general rule, according to his allegation, they are stuck as much as five days just getting through the maze of competing jurisdictions within Vancouver.

• 1130

I do not know whether or not that is a correct assessment of the situation, but one very real situation was pointed out where there is still plenty more room for co-operation. He pointed out how a short linkage from Clinton to Ashcroft would allow us to have a safety route in and out of Vancouver. There have been discussions before this group a number of times pointing out that the very real advantages of going on a wartime footing and combining all the trackage for the efficient use of transporting goods—that this would provide us with a great deal more capacity with the existing plant and equipment.

Given that we have just seen the great increase in throughput in the last five years, to your group does it not seem to make some sense to take a little more time and try to develop those co-operative aspects that have been put together in the grains industry and perhaps extend them over some of the other users of the equipment and facilities so that we can

[Translation]

stratégie industrielle. C'est un peu comme l'histoire qui dit que deux mauvais côtés n'en font pas un bon.

Je cris que s'il y a un «mauvais côté» dans l'industrie céréalière—et nous semblons avoir mis le doigt dessus et être d'accord sur la question en Colombie-Britannique—and bien, remédions à la situation. Et si, pour cela, nous devons nous pencher sur la politique agricole au Canada et sur une stratégie industrielle dans le domaine agricole, faisons-le, mais ne cessons pas de vouloir remédier à une situation parce que cela entraîne une distorsion dans un autre secteur.

M. Althouse: Monsieur le président, je suis très heureux de constater que les témoins et les membres—le porte-parole de l'association—sont tout à fait prêts à tirer un meilleur parti de ce que nous avons.

Je tiens à souligner que je ne remarque dans l'association aucun manutentionnaire de grains, ce qui veut dire qu'ils ne sont probablement pas pleinement conscients du genre de coopération et de coordination qui existent dans l'insutrie céréalière—and c'est particulièrement vrai depuis les cinq dernières années—entre le côté industrie et les participants, pour augmenter la production et l'efficacité. Au cours des cinq dernières années, nos exportations de grains sont passées de 18 millions de tonnes environ à quelque 29 millions de tonnes. Nous ne semblons pas avoir beaucoup agrandi le système; nous avons simplement mieux utilisé les installations, le matériel et les outils de gestion dont nous disposons.

Hier, je crois, à Regina, nous avons entendu un témoin qui avait fait une étude assez approfondie de la question. Il a souligné qu'i; y avait encore de nombreux goulots d'étranglement dans le système et que, d'après lui, il serait possible de remédier à la situation sans avoir à dépenser beaucoup d'argent, simplement en amenant les gestionnaires et les travailleurs à prendre des décisions plus concertées. Ils soulignent qu'en règle générale, lorsque les wagons de grains arrivent dans le secteur Vancouver, selon son allégation, ils sont retenus jusqu'à cinq jours juste à cause des formalités administratives, parfois contradictoires, aux différents paliers.

Je ne sais pas s'il s'agit d'une évaluation exacte de la situation, mais le fait est que, dans une situation réelle, il y avait place pour une collaboration beaucoup plus active. Il a indiqué comment un court raccordement de Clinton à Ashcroft nous permettrait de disposer d'une route sûre pour le transport à destination et en provenance de Vancouver. À plusieurs reprises, on a évoqué devant ce comité les avantages bien réels qu'il y aurait à agir comme en temps de guerre et à combiner toutes les voies en vue de transporter plus efficacement les marchandises. Nous aurions ainsi une plus grande capacité avec les mêmes installations.

Étant donné que nous avons connu la plus grande augmentation du trafic au cours des cinq dernières années, est-ce que votre groupe ne croit pas qu'il serait logique de prendre un peu plus de temps pour développer les mécanismes coopératifs mis sur pied dans l'industrie des grains et les étendre à certains des autres utilisateurs du matériel et des installations, de sorte que

[Texte]

indeed increase capacity and make better use of what we do have now?

Mr. Matkin: In answer to that, I think you are back to the question of what you mean by a little more time. If you mean let this go for a few years, then no; unequivocally no. If you mean that we should bolster our concern in the review process which is subsequent to the legislation for sorting out some of these problems, then, yes, of course we would support that.

We understand that one of the problems with time is that the elevators only work five days a week; railroads work seven days a week. If the grain elevators moved their product faster, there would be more through-put to the ports.

Finally, even if there are problems with our ports—and certainly the Port of Vancouver and the shippers will be speaking this to you this afternoon and they will adequately defend themselves—again, I do not think that is a reason not to make the right moves on the historic Crow rate.

The Chairman: A final brief question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes. I guess the last question has to do with the statement that it is a national issue and that the council recognizes that it is a national issue but in effect is speaking only from a British Columbia point of view. We have heard representations in the last couple of days indicating that there would be many losses of jobs due to the effect this would have on the agricultural sector. Numbers put forward were 85,000 direct, on-line jobs in transportation, in servicing and manufacturing. Those are not person-years; those are lost jobs.

The Chairman: Would you put your question, please, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Another group pointed out that there were some 40,000 jobs emanating from disruption on the farm and community level. I realize that you are speaking from a British Columbia perspective, but where is the advantage to the economy of making the jobs that you are discussing here when you write them off on the other side with the losses? I do not think . . .

The Chairman: That is the question, Mr. Matkin.

Mr. Matkin: I think the answer to that question is quite straightforward. The making of the jobs in the bill has the intent of putting the transportation economics on a competitive footing, as the rest of the industry, the mining, forestry and other Canadian industries, are in their transportation.

I think the loss of the jobs in the agricultural community should be dealt with in an agricultural policy, and that is speculative, in any event. I mean, we know that \$5.5 billion is going to be spent under this bill in British Columbia and will produce 87,000 man-years. That is not a speculative figure. We do not know if there will be changes in prosperity in the agricultural pricing in the agricultural community that will produce the figures you suggest.

[Traduction]

nous puissions augmenter la capacité et faire une meilleure utilisation de ce dont nous disposons actuellement?

M. Matkin: Pour répondre à votre intervention, je crois que nous revenons à la question de savoir ce qu'on entend par un peu plus de temps. Si vous voulez dire laisser aller les choses pendant quelques années, alors c'est non, un non sans équivoque. Si vous voulez dire que nous devons nous préoccuper davantage du processus de révision qui suit la législation en vue de régler ces problèmes, alors oui, évidemment nous sommes d'accord.

Si nous avons bien compris, un des problèmes concernant le temps est que les silos ne fonctionnent que cinq jours par semaine tandis que les chemins de fer fonctionnent sept jours par semaine. Si les silos pouvaient faire évacuer leurs produits plus rapidement, il y aurait plus de trafic vers les ports.

Finalement, même si nous avons des difficultés avec nos ports—les responsables du Port de Vancouver et les expéditeurs vous en parleront cet après-midi, et ils se défendront adéquatement—encore une fois, je ne crois pas que ce soit une raison de ne pas prendre les mesures qui s'imposent concernant les tarifs historiques du Nid-de-Corbeau.

Le président: Une petite question finale, monsieur Althouse.

M. Althouse: Oui. À mon avis, la dernière question porte sur le fait qu'il s'agit d'un sujet à l'échelle nationale et que le conseil reconnaît cette situation mais, en fait, qu'il ne parle que du point de vue de la Colombie-Britannique. Au cours des deux derniers jours, nous avons entendu des représentations indiquer qu'il y aurait de nombreuses pertes d'emploi dues à l'effet que cela aurait sur le secteur agricole. On a parlé de 85,000 emplois directs dans le transport, les services et la fabrication. Il ne s'agit pas d'années-personnes mais d'emplois perdus.

Le président: Monsieur Althouse, voulez-vous poser votre question?

M. Althouse: Un autre groupe a signalé que quelque 40,000 emplois découleraient des problèmes qui se présenteraient dans le secteur agricole et au niveau communautaire. Je me rends compte que vous parlez du point de vue de la Colombie-Britannique, mais où est l'avantage économique de créer les emplois dont nous parlons ici lorsque, de l'autre côté, vous les annulez avec des pertes? Je ne crois pas . . .

Le président: Là est la question, monsieur Matkin.

M. Matkin: Je crois que la réponse à cette question est assez simple. Le but poursuivi par le bill, en des emplois, est de rendre le transport du grain concurrentiel, tout comme le transport dans les autres industries: les mines, la foresterie et autres industries canadiennes.

A mon sens, il faut traiter la question de la perte d'emplois dans le secteur agricole par le biais d'une politique agricole qui, de toute façon, est de nature conjecturale. Je veux dire que nous savons que en Colombie-Britannique 5.5 milliards de dollars seront dépensés en vertu de ce bill, ce qui donnera 87,000 années-hommes. Il ne s'agit pas d'un chiffre conjectural. Nous ne savons pas s'il y aura des changements concernant

[Text]

The Chairman: Thank you very much. With that, I thank the witnesses before us.

Mr. Shields: On a point of order, Mr. Chairman, with your permission, in the form of a very short question I would like to direct a request to Mr. Matkin, if that would be all right.

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Shields: Mr. Matkin, to underline your presentation, the importance of it and the support that you have from your membership, you indicated that you did a comprehensive and detailed survey of your total membership. Would it be possible to provide the committee with the working documents of the survey and the results?

Mr. Matkin: As far as I know at this time, there is no difficulty with that. I will endeavour to make available whatever information on the survey I can.

The Chairman: Again, I would ask that it be sent to the Clerk of the Committee in Ottawa.

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it the wish of the committee that the brief submitted by the Employers Council of British Columbia be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: With that, I would thank Mr. Matkin and his associates for their appearance here today and for their contribution to our proceedings. It was a very interesting session. Thank you very much.

I now call the representatives of the National Farmers' Union. I believe the spokesperson is Mrs. Jean Leahy. First of all, let me say welcome to the committee. Would you introduce your colleagues and make your brief opening statement, please?

Mrs. Jean Leahy (Regional Co-ordinator, National Farmers' Union): Thank you for accepting us here today. With us is Ruth Veiner, who is also a national board member of the National Farmers' Union from Region 8. I perhaps should explain that Region 8 of the NFU is Peace River, Alberta, Peace River, B.C., and the remainder of the Province of British Columbia, although we are not very well organized in the other part of the province. Also with us is Jack McClay, a past national board member of the NFU.

First of all, I would like to tell you that the timing of Bill C-155 and all the proceedings has not gone unnoticed in the agriculture community. Last winter we were threatened every month that the bill would be introduced, only to find that it was left until spring, when we were all in the fields planting our crops, therefore really denying farmers the chance to participate.

We were elated to find out there were going to be hearings across the country. However, that did not last very long either when we discovered that the hearings would be in major cities.

[Translation]

l'établissement des prix et la prospérité dans le secteur agricole qui produiront les chiffres que vous avez avancés.

Le président: Merci beaucoup. J'en profite pour remercier les témoins qui se sont présentés devant nous.

M. Shields: Sur une question d'ordre, monsieur le président, avec votre permission, je voudrais poser une petite question à M. Matkin.

Le président: Oui, monsieur.

M. Shields: Monsieur Matkin, pour souligner votre mémoire, son importance et l'appui que vous avez reçu des membres, vous avez indiqué que vous aviez mené une enquête exhaustive et détaillée de tous vos membres. Vous serait-il possible de donner au Comité les documents de travail de l'enquête ainsi que les résultats?

M. Matkin: Autant que je sache, cela ne pose aucune difficulté. Je vais tâcher de fournir tous les renseignements que je peux sur l'enquête.

Le président: Encore une fois, je vous demanderai de les envoyer au secrétaire du Comité à Ottawa.

M. Shields: Merci, monsieur le président.

Le président: Est-ce que le Comité souhaite que le mémoire présenté par l'*Employers' Council of British Columbia* soit joint aux délibérations de ce jour?

Des voix: Adopté.

Le président: En même temps, je veux remercier M. Matkin et ses associés de s'être présentés ici aujourd'hui et d'avoir contribué à nos délibérations. Cette séance a été très intéressante. Merci beaucoup.

J'appelle maintenant les représentants du Syndicat national des cultivateurs. Je crois que le porte-parole est M^{me} Jean Leahy. D'abord, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue. Veuillez, s'il vous plaît, présenter vos collègues et faire une brève déclaration d'ouverture.

Mme Jean Leahy (coordonnateur, Syndicat national des cultivateurs): Merci de nous accueillir ici aujourd'hui. Voici M^{me} Ruth Veiner, qui est aussi membre du conseil national du Syndicat national des cultivateurs, de la région 8. Je dois peut-être expliquer que la région 8 du SNC est Rivière de la Paix (Alberta), Rivière de la Paix (Colombie-Britannique) et le reste de la province de la Colombie-Britannique, bien que nous ne soyons pas très bien organisés dans l'autre partie de la province. Voici aussi M. Jack McClay, ancien membre du conseil national du SNC.

Je voudrais d'abord vous dire que le moment choisi pour le bill C-155 et toutes les délibérations n'ont pas échappé à la collectivité agricole. L'hiver dernier, chaque mois, nous pensions que le bill serait adopté, puis on nous a dit qu'il était remis au printemps alors que nous sommes dans les champs pour faire les semences, ce qui bien sûr empêche les agriculteurs de se présenter.

Nous avons été très heureux d'apprendre qu'il y aurait des audiences dans tout le pays. Cependant, cette joie n'a pas duré longtemps lorsque nous avons découvert que les audiences

[Texte]

For us, in the B.C. Peace, it is 700 miles to Vancouver, 400 miles to Edmonton, so again farmers are really being deprived of an opportunity to participate.

• 1140

The Chairman: Mrs. Leahy, I am going to interrupt you and remind you that we have heard numerous briefs from representatives of farm groups, particularly the National Farmers Union, and I would suggest that you deal with Bill C-155 rather than with the process of this committee.

Mrs. Leahy: I will do that, but the Peace River farmers are in a different area of the country.

With that in mind, I have a file that I will leave with the clerk of your committee. These are letters and a couple of submissions from people who learned that I was coming within the last couple of days and who dropped them off at my house. So they are not duplicated. I have not even read all of them myself. I will just leave them for your information.

The Chairman: Thank you.

Mrs. Leahy: I think I would like to go into our submission.

Yesterday afternoon at 3.00 o'clock I was informed that I should bring 30 copies. In our secretary's haste to get these ready she failed to put Appendix A on all of the copies of those submissions. It is a letter from the Dawson Creek Chamber of Commerce, so you will not all have that letter.

The Chairman: You need not worry about the number of copies. If they are not sufficient, we can always arrange for more copies, Mrs. Leahy.

Mrs. Leahy: At any rate, I did bring those copies today. I do not know if you had the submission in time to read it.

The Chairman: Yes.

Mrs. Leahy: I would like to read the historical part of it and from there on just summarize it, if I might.

Railways built in Canada were in the beginning built for regional development and have served the western area of Canada well by providing a means for eastern goods to be moved west to those who pioneered the area and needed the goods. Some would claim that the west was allowed to be developed for the benefit of eastern industry, which is no doubt true as well.

At the same time the tariff structure was set up on the U.S.-Canada border, which also protected eastern industry.

The history of the reasons for a rail link across the country from east coast to west should be remembered by the politicians of the day.

[Traduction]

auraient lieu dans les grandes villes. Pour nous, dans le district de Rivière de la Paix (Colombie-Britannique) c'est 700 milles de Vancouver et 400 milles d'Edmonton. Encore là, les agriculteurs n'ont vraiment pas l'occasion de participer aux discussions.

Le président: Madame Leahy, je vous interromps pour vous rappeler que nous avons entendu de nombreux exposés de représentants d'associations agricoles en particulier celui du Syndicat national des cultivateurs, et je vous suggère de vous en tenir au projet de loi C-155, plutôt que de parler du fonctionnement de ce Comité.

Mme Leahy: C'est ce que je compte faire; cependant, les cultivateurs de Peace River se trouvent dans une région particulière.

A ce sujet, j'ai en main un dossier que je remettrai au secrétaire de votre Comité. Il renferme des lettres et quelques exposés de personnes qui ont appris, au cours des deux derniers jours, que je devais venir ici et qui ont déposé ces documents chez moi. Je n'en ai donc pas fait faire de photocopies. Je ne les ai même pas tous lus. Je vous les laisse cependant à titre informatif.

Le président: Merci.

Mme Leahy: J'aimerais maintenant passer à notre exposé.

Hier après-midi à 15 heures, on m'a informée que devais en apporter 30 exemplaires. Dans sa hâte la secrétaire a oublié de joindre l'annexe A à certains exemplaires. Il s'agit d'une lettre de la Chambre de commerce de Dawson Creek. Par conséquent, quelques-uns d'entre vous n'auront pas cette lettre entre les mains.

Le président: Vous n'avez pas à vous inquiéter du nombre d'exemplaires. S'il n'y en a pas assez, madame Leahy, nous pouvons toujours en faire des photocopies.

Mme Leahy: De toute façon j'ai apporté ces exemplaires aujourd'hui. Je ne sais pas si vous avez eu le temps de le lire.

Le président: Si, je l'ai lu.

Mme Leahy: J'aimerais ne lire que l'historique puis résumer le reste, si c'est possible.

Au Canada, les chemins de fer ont été construits à l'origine pour favoriser le développement régional et desservir l'Ouest du pays. En effet, ce service permettrait de transporter les biens de l'Est aux pionniers de cette région qui en avaient besoin. Selon certains, l'Ouest a été développé au profit des industries de l'Est et ils n'ont pas tort.

Parallèlement, on a établi une structure tarifaire visant le passage à la frontière entre les États-Unis et le Canada. Cette initiative protégeait également les industries de l'Est.

Aujourd'hui, les hommes politiques doivent se rappeler les raisons qui ont inspiré la construction d'une liaison ferroviaire entre la côte est et la côte ouest du pays.

[Text]

The economics of north-south trade in the late 1800s and early 1900s were no different from today: because of mountain hauls and great distance, it was, and would still be, more economical to ship goods north and south.

We must then remind ourselves of the long-term effects of such a policy. It would not, in our view, be to the benefit of the maintenance of Canada as a country if our transportation system were to allow economics to rule the policy. In other words, because of the geography of Canada it is necessary to have a subsidized transportation system, the price we must pay to remain Canadian.

From here on I will just summarize.

Bill C-155, we note, does not only deal with the rates of grain but is also attempting to tell us that we should produce more beef and we should produce more canola. We are very sceptical about this suggestion, because we are asking where the markets are.

We point out that the British Columbia government commissioned a study to determine the best use for land in this province and that study determined that some land might perhaps be better used for other commodities, because beef was not a viable industry without a subsidy; and even with a subsidy beef producers are in trouble.

We also point out that in the Peace River area of Alberta and B.C. the majority of livestock are produced on mixed farms; therefore it is not the desire of the farmer who is already diversified to subsidize one part of his operation at the expense of the other.

Bill C-155 also is setting up a central co-ordinating agency which, it would appear, is going to be demanding sensitive marketing information from the Canadian Wheat Board. In the Peace River area we rely heavily on the opportunity that the Wheat Board gives farmers in equal delivery. Mostly because of our seasons, which are later than the rest of the country, if it were on a first-come, first-served basis, the prairie region would get to deliver their grain long before we did, thus putting us out of business.

Variable rates: if variable rates are introduced, Peace River farmers will be the biggest losers of all. We have the greatest distance to port of any area in western Canada, and a mountainous route, for both of which, if they were allowed to do so, the railways would charge more. Peace River farmers are somewhat different from other areas of the prairie already because of our greater distance to the elevator system. Lots of farmers haul in excess of 50 miles, and at today's fuel prices that is no joke.

[Translation]

Les échanges commerciaux entre le Nord et le Sud vers la fin du siècle dernier et au début de ce siècle n'étaient pas différents de ceux d'aujourd'hui. Vu les grands voyages dans les montagnes et la distance entre les villes, il était plus économique de transporter les marchandises vers le Nord et le Sud. D'ailleurs c'est encore le cas aujourd'hui.

Nous devons donc nous souvenir des répercussions à long terme d'une telle politique. A notre avis, le Canada ne pourrait tirer parti d'une politique de transport définie en fonction de la situation économique. En d'autres termes, étant donné la géographie du Canada, notre système de transport doit absolument être subventionné. C'est le prix que doivent payer les Canadiens pour conserver leur identité.

A partir d'ici, je vais résumer le reste de l'exposé.

Nous avons remarqué que le projet de loi C-155 non seulement portait sur les tarifs des grains, mais également laissait entendre qu'il faudrait produire davantage de boeuf et de colza canola. Cette insinuation nous laisse très sceptiques, car nous nous demandons où sont les marchés.

Dans notre exposé, nous soulignons que le gouvernement de la Colombie-Britannique a donné mission de faire une étude visant à déterminer la meilleure façon d'utiliser les terres de cette province. Or, selon les résultats de cette étude, certaines terres conviendraient mieux à d'autres produits que le boeuf. Car, sans subvention, l'industrie du boeuf n'est pas rentable; d'ailleurs, même avec une subvention, les producteurs de boeuf sont en difficulté.

Nous faisons également remarquer que dans la région de Peace River, à la frontière de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, la majorité du bétail est produit dans des fermes d'agriculture mixte. Par conséquent, l'agriculteur, dont la production est déjà diversifiée, n'a nullement envie de recevoir une subvention pour favoriser une partie de sa production aux dépens de l'autre.

Le projet de loi C-155 prévoit aussi la création d'un organisme central de coordination qui, semble-t-il, demandera à la Commission canadienne du blé des renseignements délicats sur la commercialisation. Dans la région de Peace River, nous comptons beaucoup sur la chance qu'accorde la Commission du blé aux fermiers en leur offrant un service de livraison uniforme. En effet, à cause de notre climat, un peu désolé par rapport à celui du reste du Canada, si le premier arrivé était le premier servi, les agriculteurs de la région des Prairies livreraient leurs céréales bien avant nous et nous serions obligés de nous retirer des affaires.

Les taux variables: si on lançait une politique de taux variables, les agriculteurs de la région de Peace River seraient les plus touchés. En effet, nous sommes les plus éloignés des ports de l'Ouest du Canada, et nous devons traverser les montagnes; pour ces deux raisons, si des taux variables étaient adoptés, les chemins de fer nous demanderaient un taux plus élevé. La situation des agriculteurs du district de Peace River est différente de celle des cultivateurs des autres régions des Prairies, déjà à cause de la grande distance qui les sépare du réseau d'élévateurs. Beaucoup d'exploitants agricoles parcou-

[Texte]

The other area we are greatly concerned with is the 31.4 million capacity proposed in the bill. In our area there are still in excess of 5 million acres of land to be developed, and we are wondering where this would leave us. Being the last people in the country with our production off, also the last to deliver, would we therefore suffer the consequences of this extra grain that is to be moved, if in fact that does happen?

We point out that B.C. Rail, although it has never been considered part of the national system or received the same benefits, has provided us with a very good service.

We also point out that this bill, if allowed to pass, will mean a reduction of money to grain farmers, and that seems to be okay in the eyes of the government in particular. We point out what five times the present rate would mean to the B.C. Peace communities and as well Peace River, Alberta. We would like to say that really what this means is a transfer of funds from farmers in the rural communities to the railroads; and whom would that benefit, other than the shareholders? We find it a bit hard to understand why some people are suggesting that if you give railways more money they will work and perform but if you give farmers less money they are expected to grow more grain. It does not make sense.

We have a letter from the Dawson Creek Chamber of Commerce, who have supported our position that the Crow must remain as is. We also had the same support from the Fort St. John Chamber. The word came to us by a phone call and by a representation in that chamber, so I do not have the letter with me.

Farm families are also concerned about the social consequences of less money on the farms. As a farm wife I know very well what happens when there is less money coming in.

We point out again that in the Peace River area extra funds are required to send children to university or such places as technical schools, the B.C. Institute of Technology or NAIT in Alberta and so on.

We also point out that there has not been, in our view, enough in-depth study into the proposed changes. It would appear that the government is prepared to listen to Carl Snavely's costing formula for the railways. We take exception to the fact that he is an American economist who does not have to live in this country with the proposals that he is suggesting. Even he suggests that what he is proposing will do away with the family farm.

[Traduction]

rent pous de 50 milles. Or, au prix actuel de l'essence, ce n'est pas drôle.

Une autre question nous préoccupe beaucoup: la capacité de production de 31,4 millions proposée dans le projet de loi. Dans notre région, il reste encore plus de 5 millions d'hectares à mettre en valeur. Où un tel projet nous mènerait-il? Vu que nos fermiers sont les derniers du pays à arrêter leur production, et vu qu'ils sont les derniers à livrer, devraient-ils subir les conséquences de cette augmentation de la quantité de grains à transporter, si cette politique était appliquée?

Nous soulignons que le B.C. Rail, bien qu'on ne l'ait jamais considéré comme faisant partie du réseau national ou qu'il n'ait jamais bénéficié des mêmes avantages, nous a donné un très bon service.

Nous faisons également remarquer que si ce projet de loi est adopté, il réduira le revenu des producteurs de céréales. Or, une telle réduction semble tout à fait normale pour le gouvernement en particulier. Nous indiquons ce que représenterait pour les collectivités de la région de Peace River et celles de la région soeur de l'Alberta, une augmentation de 5 p. 100 du tarif actuel. En fait, ce que nous voulons dire, c'est que cela représenterait un transfert de fonds des agriculteurs des régions rurales aux chemins de fer. Or, qui d'autre en profiterait sinon les actionnaires? Nous avons beaucoup de difficultés à comprendre pourquoi certaines personnes insinuent que si l'on donne plus d'argent aux chemins de fer, leurs services et leur rendement seront meilleurs, tandis que si l'on donne moins d'argent aux exploitants agricoles, on attendra d'eux qu'ils produisent davantage. C'est illogique!

Nous avons reçu une lettre de la Chambre de commerce de Dawson Creek qui, comme nous, pense qu'il faut conserver tel quel le taux du Nid-de-Corbeau. La position de la Chambre de commerce de Fort St. John est identique. Elle nous l'a communiquée par téléphone et par un exposé à la Chambre; je n'ai donc pas de lettre.

Les familles de cultivateurs s'inquiètent des conséquences sociales d'une diminution des revenus agricoles. En tant que femme d'agriculteur, je connais très bien les problèmes auxquels il fait faire face lorsqu'on reçoit moins d'argent.

Nous faisons aussi remarquer que, dans la région de Peace River, les agriculteurs ont besoin de plus d'argent pour envoyer les enfants à l'université, ou dans les écoles techniques, notamment l'*Institute of Technology* de la Colombie-Britannique ou la NAIT, en Alberta.

Nous soulignons également qu'il n'y a pas eu à notre avis, suffisamment d'études approfondies sur les changements proposés. Il semble que le gouvernement est prêt à se ranger à la formule d'établissement du coût de Carl Snavely en ce qui concerne les sociétés ferroviaires. Nous avons des réserves envers M. Snavely puisque c'est un économiste américain qui n'a pas à vivre dans ce pays et à subir les conséquences de ses propositions. Il laisse lui-même entendre que ses propositions entraîneront la disparition de la ferme familiale.

[Text]

We go on to say that we do not want this bill to pass, that we do not see the great rush. It might seem strange to people who are saying that this has been debated for 10 years. In our view it has not been debated for 10 years.

Really, no one knew what this proposal was going to mean until the bill itself was introduced. In the farming community, farmers are just beginning to understand, since the introduction of Bill C-155, what it might mean and what it could mean to them. They need a lot more time to understand what is being proposed before this bill is passed.

I would ask either one of my colleagues here if I have missed something.

Mrs. Ruth Veiner (Board Member, National Farmers Union): No I do not think you have really missed anything, Jean. I think that timing is very important.

Just to reiterate what Jean has said, the farm community is just now beginning to study the ramifications of the bill. I think that it would be a very bad mistake to go ahead with the bill at this time.

The Chairman: Thank you, Mrs. Veiner.

Mrs. Leahy: Jack.

Mr. Jack McClay (Past Chairman, National Farmers Union): Thanks, Jean.

Mr. Chairman, I want to make a few comments about what I heard here this morning, if I may. Apparently there is an assumption that if the Crow is not done away with there will be no development of railways. I believe that is a myth. I think the upgrading of the rails will go on. It is just a matter of where it is going to be financed from, because it is imperative to the good of Canada to have that work done, and the government is going to see that it is done one way or another.

The question, I think, is this: Who is going to pay for it? This bill says that by 1990 we will transfer about \$1 billion out of the prairie economy and give it to the railroads. You are not really making money anywhere; you are just transferring it from the prairie economy to the railroads to be spent wherever the railroads choose to spend it. I do not think the prairie economy can stand to have \$1 billion siphoned off. I think in years to come it will become a greater amount than that.

I think we have to look at the development of Canada. It was recognized the prairies were a long way from seaport, and the Crowsnest rate was a concession to the native people who lived on the Prairies. I am also concerned to hear the people of British Columbia saying the Crow must go. The Crowsnest railway was built into the Columbia and Kootenay valleys to protect that area from invasion from the United States. Without the Crow's Nest Pass Agreement and the

[Translation]

Nous ajoutons que nous ne voulons pas que ce projet de loi soit adopté, que nous ne voyons pas l'urgence de le faire. Cette affirmation peut sembler étrange aux yeux des gens qui prétendent que la question est débattue depuis 10 ans. A notre avis, elle n'est pas débattue depuis 10 ans.

En réalité, personne ne savait ce que cette proposition allait signifier jusqu'à ce que le projet de loi lui-même soit présenté. Dans la collectivité agricole, les agriculteurs commencent à peine à comprendre, depuis la présentation du projet de loi C-155, ce qu'elle pourrait signifier en général et pour eux en particulier. Ils ont besoin de beaucoup plus de temps pour comprendre les propositions avant que le projet de loi ne soit adopté.

J'aimerais demander à l'un ou l'autre de mes collègues ici présents si j'ai oublié quelque chose.

Mme Ruth Veiner (membre du conseil du Syndicat national des cultivateurs): Non, je ne pense pas que vous ayez oublié quoi que ce soit, Jean. Je crois que la question du temps est très importante.

Juste pour reprendre ce que Jean vient de dire, je désire souligner que la collectivité agricole vient de commencer à étudier les ramifications du projet de loi. Je crois que ce serait une très grave erreur que de poursuivre le processus d'adoption du projet de loi à ce moment-ci.

Le président: Merci, madame Veiner.

Mme Leahy: Jack.

M. Jack McClay (ex-président, Syndicat national des cultivateurs): Merci, Jean.

Monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations au sujet de ce que j'ai entendu ce matin, si vous le permettez. On semble postuler que si l'entente du Nid-de-Corbeau n'est pas abolie, les sociétés ferroviaires ne pourront pas se développer. Je pense que c'est un mythe. La situation des sociétés ferroviaires continuera à s'améliorer. Il s'agit simplement de déterminer d'où viendra leur financement parce qu'il est essentiel pour le Canada que ce travail soit fait, et le gouvernement verra à ce qu'il soit fait d'une façon ou d'une autre.

Je pense que la question se formule ainsi: qui va assumer les frais des sociétés de chemins de fer? Le présent projet de loi stipule que, d'ici 1990, nous extraîrons environ un milliard de dollars de l'économie des Prairies et l'injecterons dans les sociétés ferroviaires. On ne fait pas vraiment d'argent nulle part, on le transfère tout simplement de l'économie des Prairies aux sociétés ferroviaires afin que ces dernières le dépensent à leur gré. Je ne pense pas que l'économie des Prairies puisse survivre à un retrait d'un milliard de dollars. Je pense que cette somme s'accroîtra au cours des années à venir.

J'estime que nous devons examiner le développement du Canada. On a reconnu que les Prairies sont situées loin de la mer et que le tarif du Nid-de-Corbeau était une concession aux autochtones vivant dans les Prairies. Je m'inquiète aussi d'entendre les gens de la Colombie-Britannique affirmer que les tarifs du Nid-de-Corbeau doivent être abolis. Le chemin de fer du tarif du Nid-de-Corbeau a été construit dans les vallées Columbia et Kootenay afin de protéger cette région de

[Texte]

Crowsnest railway, I think it is fair to assume that part of British Columbia would have been annexed by the United States.

The CPR got pretty substantial subsidies for building that line. They got 3.5 million acres of mineral land. I do not know if members of this committee have seen the maps of where the CPR land grants are, but it is selected mineral lands. I have seen the maps. That wealth has meant an awful lot to the CPR, but also to the Province of British Columbia and to Canada.

I want to mention a couple of documents that might be of interest to the committee, and you may or may not have studied them. One is a presentation to the MacPherson commission made in the early sixties by Dr. Vernon Paultk who was an economist and historian at the University of Saskatoon. He made a submission on behalf of the Government of Saskatchewan to the McPherson commission dealing specifically with the Crow's Nest Pass Agreement. If the committee does not have that, I would suggest they get it. I think that is a very good foundation for any decisions to be made.

The other thing that I am concerned about is this. When Otto Lang was Minister of Transport, he raised this question of Crow benefit, which is really a red herring. It is not going to change anything to be paid to the farmers, because the farmers are going to have to turn around and pay it to the railways anyway. That is just a red herring to confuse this issue, and I told Otto that at the time.

He commissioned Mr. Justice Emmett Hall to study the grain handling and transportation system on the prairies. Mr. Justice Hall and his commissioners spent two years doing a study, and having done that two-year study one of Hall's recommendations was that the Crow remain in place and the Crow rate be extended to other commodities.

This, of course, was not what the government of the day expected from that study, so they discounted the study, and then of course appointed Clay Gilson. It was predictable what Clay Gilson was going to come up with, because of his record. He did a few months' study and then said, oh this is great.

I would suggest you go back to Emmett Hall's study—I think it is more credible—and go by his recommendations.

Just one more thing I am going to say. The assumption is that if the Crow goes there is going to be all this grain traffic coming through British Columbia. I raise the question, and it is only a question, that if farmers are required to pay much higher transportation costs for their grain, they may be looking at other routes such as the Mississippi River system—Cargill would be quite happy, I am sure to move the grain down there. Deluth is closer than Thunder Bay. The Hudson Bay port may be developed. They are talking about icebreakers to bring oil and gas out of the Arctic. Maybe if rail economics were such, Hudson Bay might be developed as an all-weather, all-year-round port. I do not know; those are just questions in my mind.

[Traduction]

l'invasion des États-Unis. S'il n'y avait pas eu l'entente et le chemin de fer du Nid-de-Corbeau, je pense que nous pourrions présumer à juste titre que cette partie de la Colombie-Britannique aurait été annexée aux États-Unis.

Le CP a obtenu des subventions assez importantes pour construire cette ligne de chemins de fer. Il a obtenu 3.5 millions d'acres de terres propres à l'exploitation minière. Je ne sais pas si les membres de ce Comité ont vu les cartes des terres accordées au CP, mais ce sont des terres de choix pour l'exploitation minière. J'ai vu les cartes. Cette richesse représentait beaucoup pour le CP, mais aussi pour la Colombie-Britannique et le Canada.

Je désire mentionner un certain nombre de documents qui pourraient intéresser le Comité et que vous avez peut-être déjà étudiés. L'un deux a été présenté par la Commission MacPherson au début des années 60 par M. Vernon Paultk, économiste et historien de l'université de Saskatoon. Au nom du gouvernement de la Saskatchewan, il avait présenté à la Commission MacPherson un mémoire traitant précisément de l'entente du Nid-de-Corbeau. Si le Comité n'a pas ce document en main, je lui suggère de se le procurer. Je crois qu'il s'agit d'une très bonne base pour toutes les décisions à venir.

L'autre sujet qui me préoccupe est le suivant. Lorsque Otto Lang était ministre des Transports, il a soulevé cette question de la subvention du Nid-de-Corbeau, qui est en réalité une diversion. Cela ne changera rien que la subvention soit versée aux agriculteurs, parce que ces derniers devront à leur tour la payer aux sociétés ferroviaires de toute façon. Ce n'était qu'une diversion destinée à embrouiller la question, et je l'ai dit à Otto à l'époque.

Il a chargé le juge Emmett Hall d'étudier le système de manutention et de transport du grain dans les Prairies. Après avoir consacré deux ans à cette étude, le juge Hall et ses commissaires ont recommandé entre autres choses, que les tarifs du Nid-de-Corbeau demeurent en vigueur et soient étendus à d'autres produits.

Evidemment, ce n'était pas ce que le gouvernement de l'heure attendait de cette étude, c'est pourquoi ils l'ont mise de côté et ont nommé Clay Gilson. On pouvait prévoir ce que seraient les conclusions de Clay Gilson à cause de ses antécédents. Il a fait une étude de quelques mois, puis il a dit: c'est parfait,

Je vous invite à revenir à l'étude d'Emmett Hall je pense qu'elle est plus crédible—et à suivre ses recommandations.

Je n'ai qu'une chose à ajouter. On suppose que si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli, il y aura énormément de trafic du grain qui passera par la Colombie-Britannique. Je me pose la question suivante, et ce n'est qu'une question: si les agriculteurs doivent assumer des frais beaucoup plus élevés pour le transport de leur grain, il se peut qu'ils envisagent d'adopter d'autres voies comme le Mississippi. La Cargill serait très heureuse, j'en suis sûr, de transporter le grain jusque là-bas. Deluth est plus près de Thunder Bay. Le port de la Baie d'Hudson peut être développé. Il se peut que des brise-glace permettent d'extraire du pétrole et du gaz de l'Arctique. Si l'économie du secteur ferroviaire se développait ainsi, le port

[Text]

If you go ahead with Bill C-155 . . . you talk about alienation of the west; you are going to have alienation of the west if you take away the one benefit the prairie basin gets out of Confederation. If you do not believe me, just ask Otto Lang.

The Chairman: Thank you, sir. I remind members that before the lunch break we also have the British Columbia Chamber of Commerce to hear from. I now have five members who wish to put questions, and I will start with the Conservatives as usual: Mr. Neil, followed by Mr. Mayer, followed by Mr. Hargrave. One question each, please.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mrs. Leahy, in the meetings we have held up until now, we have had representations from the Saskatchewan Wheat Pool and the other two prairie pools, the UGG, and the three prairie governments, all of whom have recognized the fact that there is a hurt to the livestock industry. They suggest that this hurt not be addressed in the bill but given further study and dealt with in a different manner.

The National Farmers' Union made a presentation to us in Regina on August 8, and their statement is that they submit that the so-called hurt to the livestock industry of the Crow rate is fraudulent. In other words, the National Farmers' Union apparently does not recognize that there is any livestock hurt. I am wondering if you agree with that statement, and if you feel there is no livestock hurt, why is it that you have asked that processed beef be included under the statutory rate?

Mrs. Leahy: The rates for moving processed meat are very high. If those rates were lowered, that meat would move across the country very economically and would be of benefit to all of Canada. You would not see cow-calf operators trying to send feeders into other areas of the country so they could be shipped to other areas of the country and processed. They would be processed here and shipped as processed meat.

Mr. Neil: Your argument is that the rates on beef are too high. I gather that you are not disagreeing with the NFU which says that the alleged hurt is fraudulent. You are just simply arguing about the rates.

• 1200

Mrs. Leahy: No, we agree with that statement.

Mr. Neil: You disagree with that statement.

Mrs. Leahy: We agree with it.

Mr. Neil: You agree with that statement. Thank you very much.

[Translation]

de la Baie d'Hudson pourrait devenir un port utilisable toute l'année et par tous les temps. Je ne sais pas; ce sont simplement des questions qui me viennent à l'esprit.

Si vous poursuivez l'adoption du projet de loi C-155 . . . vous parlez de l'aliénation de l'Ouest vous entraînerez l'aliénation de l'Ouest si vous supprimez le seul avantage que le bassin des Prairies retire de la Confédération. Si vous ne me croyez pas, posez simplement la question à Otto Lang.

Le président: Merci, monsieur. Je rappelle aux membres qu'ayant la pause du déjeuner, nous devons aussi entendre les représentants de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique. J'ai maintenant cinq membres qui veulent poser des questions, et je commencerai par les Conservateurs comme d'habitude: M. Neil, suivi de M. Mayer, suivi de M. Hargrave. Veuillez poser une question chacun.

Mr. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

Madame Leahy, au cours des rencontres que nous avons eues jusqu'à maintenant, nous avons entendu les observations du Syndicat du blé de Saskatchewan, des deux autres pools des Prairies, de l'UGG et des trois gouvernements des Prairies, qui ont tous reconnu que le secteur de l'élevage subit un certain préjudice. Ils laissent entendre que ce préjudice ne doit pas être abordé dans le projet de loi, mais plutôt être étudié plus à fond sous un angle différent.

Le Syndicat national des cultivateurs nous a fait un exposé à Régina le 8 août, et il affirme que ce que l'on appelle le préjudice imposé au secteur de l'élevage par les tarifs du Nid-de-Corbeau est une fausse notion. En d'autres termes, le Syndicat national des cultivateurs ne semble pas reconnaître que le secteur de l'élevage subit un préjudice. Je me demande si vous souscrivez à cette affirmation, et si vous estimatez que le secteur de l'élevage ne subit pas de préjudice, pourquoi avez-vous demandé que le boeuf conditionné soit inclus dans le tarif fixé par la loi?

Mme Leahy: Les tarifs du transport de la viande conditionnée sont très élevés. Si ces tarifs étaient abaissés, la viande serait transportée dans l'ensemble du pays de façon très économique et bénéficierait à l'ensemble du Canada. Il n'y aurait pas d'entreprises de naissance qui essaieraient d'envoyer des animaux d'engraissement dans d'autres secteurs du pays afin qu'ils soient expédiés ailleurs et conditionnés. Ces aliments seraient conditionnés ici et expédiés à titre de viande conditionnée.

Mr. Neil: Vous soutenez que les tarifs appliqués au boeuf sont trop élevés. Je crois comprendre que vous ne contestez pas la position du SNC selon laquelle le préjudice allégué est faux. Vous discutez simplement des tarifs.

Mme Leahy: Non, nous sommes d'accord avec cette affirmation.

Mr. Neil: Vous n'êtes pas d'accord avec elle.

Mme Leahy: Nous la tenons pour exacte.

Mr. Neil: Vous êtes d'accord avec cette affirmation. Merci beaucoup.

[Texte]

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

Just to pursue further what Mr. Neil has been talking about, and to clarify what we have heard so far, I think the witnesses would be interested. You say that the government does not appear to recognize that at the present time beef production is at or nearly at self-sufficiency. You go on to say that there really are not any markets for additional production. Of all of the groups that have appeared in front of us representing livestock and the processing industry, none of them have suggested that there is a great panacea out there in terms of a market waiting. What they have suggested is that they want to keep the present production we have. So I think that is a distinction worth noting—nobody has suggested that if we diversify we are going to have to find additional markets, or that we are going to be able to. What they have suggested is that if we do not somehow address the disadvantage the livestock industry has, which Mr. Neil referred to, we will lose some of the production that we have.

Mr. McClay, you say the producer option, the \$651 million, is a red herring—I do not know if that was the word you used, but something to that effect—a ruse or a guise. Let me ask you about what may be somewhat of a hypothetical situation. If as a committee we cannot convince the government to include the BCR in the bill in the same way that the CP and the CN are referred to, would you then be in favour of some of the producers getting the money? It seems to me that if in the Peace River country the producers do not have access to the money from the federal government on a sharing basis, and if the BCR is excluded, then by you taking the position that all the money should go to the railways you are really denying the Peace River country producers who have to ship by BCR any of the benefits the government is going to spread around. To me, that just does not make sense.

Mr. McClay: Well, I would insist that BCR get paid the same as the other railroads.

Mr. Mayer: Okay, but if they do not, what would your position be then?

Mr. McClay: It is not that simple. The Crowsnest rate is an historic, established statute, and it has an historic reason. Now, any direct payment to farmers will not have an historic reason. It would be looked at years down the road as a direct subsidy to farmers. I know through experience, I have farmed all my life, how long any direct subsidy to farmers lasts. It is only a matter of years. There may be a change of government who will say that these farmers are wealthy, they are millionaires, they have all these land holdings, there is no reason why we should subsidize them. It just will not last.

Mr. Mayer: But with all due respect, Mr. McClay, you can go back to 1936 when the milk industry was declared in the

[Traduction]

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à suivre la ligne de pensée de M. Neil et à préciser ce que nous avons déjà entendu; je crois que cela intéresserait les témoins. Vous dites que le gouvernement ne semble pas reconnaître qu'à l'heure actuelle, la production bovine est, pour ainsi dire, autosuffisante. Vous ajoutez qu'il n'y a vraiment pas de débouché pour une production additionnelle. De tous les groupes qui ont comparu devant nous et qui représentaient l'industrie de la production animale et du conditionnement, personne n'a laissé entendre qu'il y avait une véritable panacée pour ce qui a trait à la demande du marché. On nous a cependant indiqué qu'on voulait maintenir la production actuelle. J'estime donc qu'il convient de faire cette distinction car personne n'a soutenu que si l'on diversifiait la production, il faudrait trouver d'autres débouchés sur les marchés ou que nous pourrions les trouver. On a cependant affirmé que si l'on ne tentait pas de résoudre les problèmes de l'industrie de la production animale dont a parlé M. Neil, nous perdriions une partie de notre production.

Monsieur McClay, vous avez dit que l'indemnité de 651 millions de dollars versée aux producteurs était un leurre. Je ne me rappelle pas si c'est le terme que vous avez employé, mais en tout cas, vous avez utilisé un mot de ce genre, une ruse ou un piège. Permettez-moi de vous soumettre une situation quelque peu hypothétique. Si notre comité ne peut convaincre le gouvernement d'inclure dans le projet de loi le BCR au même titre que le CP et le CN, consentiriez-vous à ce que certains producteurs touchent l'argent? Il me semble que si les producteurs de la région de Peace River ne touchent aucune indemnité du gouvernement fédéral au cours du partage et que le BCR est exclu, compte tenu de votre point de vue selon lequel toutes les subventions doivent être versées aux chemins de fer, on priverait de toute aide gouvernementale les producteurs de cette région qui doivent expédier leur production par le BCR. J'estime que cela est inacceptable.

Mr. McClay: Je soutiens que le BCR doit toucher une indemnité égale à celle des autres sociétés de chemin de fer.

Mr. Mayer: Très bien, mais si tel n'est pas le cas, quelle sera votre position?

Mr. McClay: Ce n'est pas si simple. L'entente du Nid-de-Corbeau fait partie de l'histoire; elle est sanctionnée par une loi; elle a été conclue pour des raisons historiques. Par ailleurs, une indemnité directe aux fermiers ne sera pas justifiée par des motifs historiques. Dans plusieurs années, on la considérera comme une subvention directe aux agriculteurs. Étant donné que j'ai été agriculteur toute ma vie, je sais par expérience quelle est la durée des subventions directes aux agriculteurs. Elles ne sont versées que pendant quelques années. Il peut y avoir un changement de gouvernement et le parti au pouvoir peut soutenir que les agriculteurs sont riches, qu'ils sont millionnaires, qu'ils possèdent beaucoup de terres et qu'il n'y a aucune raison pour qu'on leur verse des subventions. Cela ne dure jamais longtemps . . .

Mr. Mayer: Sauf votre respect, monsieur McClay, en 1936, on a déclaré que l'industrie laitière était d'utilité publique.

[Text]

public interest, and as a result of that the Canadian Dairy Commission now pumps hundreds of millions of dollars into Canadian agriculture on an individual basis. I really do not think that is an argument.

But let me ask you this again. If as a committee we cannot get the BCR included, would you then think you would be serving the interests of your producers in the future of the country if you simply went on to say that the money should still go to railways that do not haul grain from your producers.

Mr. McClay: I do not choose to get into that argument. I think what you should do is see that Bill C-155 is killed on the Order Paper and does not pass. That is the answer.

Mr. Mayer: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to address my question on the British Columbia beef cattle industry to the witnesses. I would draw their attention to the remarks about the middle of page 2 of their presentation, where they remind us of a recent study that was commissioned by the British Columbia government by Resourcecon Limited and which advised the B.C. government that they should be very cautious in developing more land for use of beef production as the B.C. beef industry is not viable without a subsidy program in place.

Then you go on to say that you would draw to our attention that B.C. beef producers are in financial difficulty with the subsidy program of income insurance in place. Now, I recall very vividly being in attendance at the British Columbia cattlemen's annual meeting a number of years ago when this provincial program was agreed to by the cattle producers at that meeting. It was a very significant meeting, and I was there as an observer and a visitor from Alberta.

It quickly became known as the richest, top-loaded stabilization program in Canada for beef cattle. Those adjectives have stuck with it, I believe. Of course, that is understandable in light of the relatively low number of beef cattle in British Columbia in total as compared with, say, Alberta or Ontario. But that was your business at that time.

The Chairman: Your question, please, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Okay. I am asking you a double-barreled question. First of all, even with that rich subsidy, that is still not enough to make the beef cattle business a viable business in British Columbia. Is that correct?

The other part of it, the supplementary to that: is there some support now, in terms of the present situation with the cattle industry, for what is known as the Tripartite Stabilization Program which really is not a top-loaded program but it is one that is contributed to by two levels of government and the

[Translation]

C'est pourquoi la Commission canadienne du lait distribue des centaines de millions de dollars aux agriculteurs canadiens sous forme d'indemnités. Je ne crois vraiment pas que ce soit un argument valable.

Permettez-moi cependant de vous poser à nouveau la question. Si notre comité ne peut réussir à faire inclure le BCR, croyez-vous que vous protégeriez les intérêts de vos producteurs et la prospérité du pays, si vous persistiez à soutenir que l'argent doit aller uniquement aux sociétés de chemin de fer qui n'acheminent pas les céréales de vos producteurs?

M. McClay: Je ne veux pas me lancer dans ce genre de discussion. Je crois que vous devriez veiller à ce que le projet de loi C-155 soit retiré du Feuilleton de la Chambre et qu'il ne soit pas adopté. Voilà ma réponse.

M. Mayer: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Hargrave.

Mr. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Les questions que je pose aux témoins portent sur l'industrie bovine en Colombie-Britannique. Je tiens à attirer leur attention sur les commentaires figurant au milieu de la page 2 de leur exposé, où l'on mentionne l'étude récente commandée par le gouvernement de la Colombie-Britannique et faite par Resourcecon Limited, selon laquelle le gouvernement de la Colombie-Britannique doit faire preuve de diligence dans l'exploitation de nouvelles terres pour la production bovine étant donné que dans cette province, l'industrie bovine ne peut survivre sans programme de subvention.

Vous poursuivez en tentant de nous faire remarquer que les producteurs de bœuf de la Colombie-Britannique ont des difficultés financières à cause du programme de subventions et d'assurance revenu. Je me rappelle clairement que ce programme provincial a été accepté par les producteurs de bétail au cours de la réunion annuelle des producteurs de bétail de la Colombie-Britannique. Cette réunion avait une très grande importance et j'y ai assisté à titre d'observateur et de visiteur en provenance de l'Alberta.

Ce programme de stabilisation a vite été connu comme étant le mieux subventionné au Canada dans le domaine de la production bovine. C'est d'ailleurs l'image qu'on en a gardé, je suppose. Évidemment, c'est compréhensible, étant donné le nombre assez restreint de têtes de bétail en Colombie-Britannique comparativement à ceux de l'Alberta ou de l'Ontario. C'était, cependant, votre affaire à ce moment-là.

Le président: Votre question, s'il vous plaît, monsieur Hargrave.

Mr. Hargrave: Très bien. Elle a deux volets. D'abord, malgré leur importance, les subventions ne suffisent pas à rendre l'industrie de production bovine viable en Colombie-Britannique. Est-ce exact?

Ensuite, en corollaire: les producteurs obtiennent-ils une aide, compte tenu de la situation actuelle dans l'industrie de la production animale, du programme de stabilisation tripartite qui ne dispose pas d'autant d'argent mais auquel participent les deux paliers gouvernementaux et les producteurs de bétail

[Texte]

cattle producers themselves and would be established at a stop-loss level, based on market prices? Is there any support for that, and would you comment on the first part, as to whether or not it is still too low, even at that high level of subsidy?

The Chairman: Mrs. Leahy.

Mrs. Leahy: Mr. Hargrave, the program that you call rich is no longer in place and has been changed somewhat. First of all, it was introduced as income assurance and was a very good program in the minds of the beef producers. It was then changed to income insurance, with the producers paying a premium. What they tell me is that it keeps them hanging on by their fingertips. That is the ranchers' expression. So the program has changed so that it is not as rich as it was, for sure.

I do not know of any support for a tripartite program, especially not in the BCPs. It may be in the interior, I would not know about that area.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I have a question and a half and then it will go to Mr. Benjamin.

Just to get it clear from the members of the Farmers' Union who are before us, can we get it clear as to just what it is you are objecting to in this bill? Do you object to the portions of the bill that are in effect an agreement between the government and the railways to do some upgrading? Is that what you are objecting to? Or are you only objecting to the parts of the bill that attempt to change the historic Crow rate?

The Chairman: Mrs. Leahy.

Mrs. Leahy: We are opposed to the bill completely for the historic reasons, and also for the fact that farmers cannot afford what is being proposed.

Mr. Althouse: I will rephrase the question. Would you object if the bill only contained a proposal to implement an agreement between the government and the railways to provide a financial package for some upgrading wherever it was apparently deemed to be necessary in the British Columbia area? Do you object to that kind of a bill?

Mrs. Leahy: No, we would not. The battle of whether or not the system should be upgraded and how it should be upgraded should be between the government and the railways, in our view.

The Chairman: Mr. Benjamin, briefly, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I ask the witnesses if the experience and the findings of the National Farmers' Union has been that cheap grain invariably meant cheap livestock, but when in 1969-1970 we had three bushels of barley for \$1 our livestock operations and feedlots were all in deep financial difficulty.

[Traduction]

eux-mêmes, aide qui pourrait être fonction du seuil de rentabilité et des prix du marché? Enfin, une aide est-elle accordée et pourriez-vous faire des commentaires sur le fait qu'elle est insuffisante, malgré son importance?

Le président: Madame Leahy.

Mme Leahy: Monsieur Hargrave, le programme disposant de fonds considérables n'existe plus comme tel et a changé. On l'a d'abord mis en place sous forme de revenu garanti et les producteurs de bœuf le considéraient comme très valable. On l'a ensuite transformé en assurance revenu et les producteurs devaient verser une prime. À présent, ils font de la corde raide. C'est du moins le point de vue des propriétaires de ranchs. Le programme a donc changé et il n'est plus aussi généreux qu'avant, c'est certain.

A ma connaissance, il n'existe pas de programme de subvention tripartite, en tout cas pas sur la côte, peut-être à l'intérieur, mais j'ignore dans quelle région.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. J'ai une question et demie à poser puis je passerai à M. Benjamin.

J'aimerais bien que les membres du Syndicat des cultivateurs qui sont ici puissent m'expliquer à quoi exactement ils s'opposent dans le projet de loi. Vous opposez-vous à l'entente entre le gouvernement et les chemins de fer concernant l'amélioration du système? Est-ce cela? Ou êtes-vous seulement opposés aux parties du projet de loi prévoyant la modification de l'entente du Nid-de-Corbeau?

Le président: Madame Leahy.

Mme Leahy: Nous nous opposons à l'adoption de ce projet de loi pour des raisons historiques et aussi parce que les agriculteurs ne peuvent s'offrir le luxe d'accepter la proposition qui leur est faite.

M. Althouse: Je vais reformuler la question. Vous opposez-vous à un projet de loi qui prévoirait uniquement une entente entre le gouvernement et les sociétés de chemin de fer et aurait pour but de fournir des subventions en vue d'améliorer le système dans les régions de la Colombie-Britannique où cela s'avérerait nécessaire? Vous opposeriez-vous à ce genre de projet de loi?

Mme Leahy: Non. À notre avis, la question de savoir si le réseau doit ou non être amélioré et de quelle façon il doit l'être doit être réglée par le gouvernement et les chemins de fer.

Le président: Monsieur Benjamin, soyez bref, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander aux témoins si, l'expérience du Syndicat national des cultivateurs, la chute des prix des céréales entraîne invariablement une chute de ceux du bétail car lorsqu'en 1969-1970, on pouvait obtenir trois boisseaux d'orge pour un dollar, l'industrie du bétail se trouvait dans une grave impasse financière.

[Text]

[Translation]

• 1210

Do you see that as an obvious result of cheap grain prices? I mean, if this bill were to be implemented, livestock and dairy producers would be able to get grain cheaper, but that would not benefit their price?

Mrs. Leahy: Yes, it is our belief; from past experience we find that any time there has been a cheap grain policy for whatever reason—because of a surplus or whatever—farmers then tend to try to get rid of it by way of feeding livestock, pork, beef whatever, dairy; then there is an over-production in those areas and those prices go down as well. So it is like cutting off your nose to spite your face; you end up being the loser, no matter what you do.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: What do you mean "final"; we have not used the 10 minutes yet!

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will do my double-barrelled one again.

The Chairman: I knew you would.

Mr. Benjamin: Would you tell us what your choices are on this legislation—first choice, second choice, third choice; stop the bill; amend the bill; what would be acceptable; what would not be acceptable?

Also, would you comment on whether or not other regional programs—Atlantic Canada, Quebec—would be affected . . . I mean, if other regional transportation programs which provide subsidies, would be in jeopardy? Or should they be in jeopardy. If you take the statutory grain rate provisions away from the western grain producers, what about the transportation subsidies for the other regions? Should they be done away with, as well? The whole works? It is called user-pay. Or should they remain in place? We have access to a Cabinet document which says they all should go.

Mrs. Leahy: We do not agree with a user-pay policy. As we said in our submission, the price we must pay to remain Canadian is a subsidized transportation system. Certainly if the rate is taken away from us in the west, I would not promote that the same thing happen to our eastern colleagues.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: And on the other question regarding your choices, how do you prioritize the treatment of this legislation? Should it be stopped? We support the inclusion of B.C. Rail . . .

Croyez-vous qu'on puisse y voir une conséquence évidente des faibles prix des grains? Si ce projet de loi était adopté, les éleveurs de bétail et les producteurs laitiers pourraient obtenir leurs grains à moindre coût et vous estimez que cela n'entraînerait aucune conséquence positive sur leur prix?

Mme Leahy: C'est bien ce que nous croyons; l'expérience nous a appris qu'en toute période de réduction des prix des grains, quelle qu'en soit la raison . . . qu'il s'agisse de surplus ou de toute autre chose . . . les fermiers cherchent à se débarrasser de leurs grains en les donnant au bétail, aux porcs, aux boeufs et aux troupeaux laitiers; il y a alors surproduction dans ces secteurs, ce qui entraîne également une diminution des prix. C'est un peu comme sauter de la marmite dans le feu; d'une façon ou de l'autre, on se retrouve perdant.

Le président: Une dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Que voulez-vous dire, une «dernière» question; nous n'avons pas encore utilisé les 10 minutes qui nous avaient été accordées!

Le président: Une dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vais donc poser une question à plusieurs volets.

Le président: Je savais que vous le feriez.

M. Benjamin: Pourriez-vous nous dire quels sont vos choix relativement à cette loi . . . premier choix, deuxième choix, troisième choix; annuler le projet de loi; modifier le projet de loi; qu'est-ce qui serait satisfaisant; et qu'est-ce qui ne le serait pas?

En outre, pourriez-vous nous dire si les autres programmes régionaux . . . Provinces de l'Atlantique, Québec . . . seraient touchées . . . c'est-à-dire si l'existence des autres programmes régionaux de transport prévoyant des subventions était compromise? Ou si elle devrait l'être. Si on retire aux producteurs de grains de l'Ouest les dispositions relatives au taux statutaire de transport des grains, qu'en sera-t-il des subventions au transport dans les autres régions? Devraient-elles également être annulées? Faudrait-il tout annuler? Cela reviendrait à faire payer à l'usager les frais réels. Ou ces dispositions devraient-elles demeurer en vigueur? Un document du Cabinet soutient que toutes ces dispositions devraient être annulées.

Mme Leahy: Nous n'approuvons pas une politique qui imposerait aux usagers de payer des frais réels de transport. Comme nous l'avons souligné dans notre exposé, un réseau de transport subventionné constitue le prix qu'il nous faut payer pour demeurer Canadiens. Il est bien évident que si le taux devait nous être retiré, dans l'Ouest, je ne recommanderais pas que la même politique soit adoptée à l'endroit de nos collègues dans l'Est.

Le président: Je vous remercie.

M. Benjamin: Et pour ce qui a trait à l'autre question relative à vos choix, comment déterminez-vous les priorités de traitement de cette loi? Devrait-elle être annulée? Nous appuyons l'inclusion de B.C. Rail . . .

[Texte]

The Chairman: Mr. Benjamin, I think Mrs. Leahy knows the question.

Mrs. Leahy: Our choice is that this bill be allowed to die; that the government go and do some in-depth studies as to what they are proposing, in the long term sense. Mr. McClay would like to add something, Mr. Chairman.

Mr. McClay: I want to point out something which has not been raised but which I think is related to what Mr. Benjamin is asking. I do not believe there is any safeguard in this legislation to prohibit variable rates for transporting grain. Now, Mr. Pepin has been very evasive on the subject, but I believe there is provision for variable rates, and that is the real danger of this legislation. You give the railroads variable rates and they will wipe out practically the whole rail system in the prairie basin except for what they want to keep. And they will do that by using variable rates.. Now, Mr. Williams is sitting back here. I think he would concur that this is what they have in mind.

The Chairman: Thank you, sir. Thank you, Mr. Benjamin. Monsieur Tessier.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Je serai le plus bref possible, monsieur le président, ce avec quoi vous n'avez pas d'objection, j'en suis convaincu et ce que vous qualifiez d'éditorial!

Je veux simplement répondre à la question — c'est notre point de vue et si on doit être corrigé, je veux bien qu'on le soit, ce que j'accepterais volontiers — pourquoi ne pas inclure *B.C. Rail* dans le projet de loi?

Selon les informations qu'on possède, *B.C. Rail* offre volontairement le *Crow*, et pas uniquement aux points que dessert le CN. Donc, il n'est pas normal de subventionner un chemin de fer qui pourrait éviter de subir des pertes.

De plus, *B.C. Rail*, dans les années 50, a construit volontairement un embranchement, dans la région de Peace River, sachant que le *Crow* existait. Il n'a pas demandé de subvention à ce moment-là.

Alors, dans la mesure où le tarif statutaire augmente, le tarif offert par *B.C. Rail* pourrait aussi augmenter, produisant ainsi des revenus additionnels pour *B.C. Rail*.

Je voudrais cependant adresser une question aux témoins dans le but de se replacer dans le contexte national. Comme vous le savez, nous avons tenu des audiences à Edmonton, Winnipeg et Regina, et ce matin ici on nous demande d'en arriver à une solution compréhensive et globale face à un problème qui est véritablement national.

Cependant, le prétexte du projet de loi C-155, c'est-à-dire sa raison d'être, c'est le tarif réglementaire. Le tarif réglementaire est un subside à l'agriculture. Toutefois, lorsqu'il s'agit de problème national et de solution nationale, on pense tout de suite à une solution de transport. Il m'apparaît, ici en Colombie-Britannique, qu'on conçoive véritablement le bill C-155 comme une mesure de transport.

[Traduction]

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que M^{me} Leahy connaît la question.

Mme Leahy: Nous optons pour que ce projet de loi ne soit pas adopté et que le gouvernement réalise des études approfondies sur les conséquences à long terme de ces propositions. M. McClay aimerait ajouter quelque chose, monsieur le président.

M. McClay: J'aimerais traiter d'une question qui n'a pas été soulevée mais qui, à mon avis, se rattache à la question posée par M. Benjamin. Je crois que cette loi ne contient aucune garantie destinée à interdire les taux variables relativement au transport des grains. M. Pepin a répondu de façon très évasive à cette question mais je crois qu'il existe une disposition relative aux taux variables et que cette disposition constitue le véritable danger de cette loi. Si l'on accorde aux compagnies de chemin de fer le droit d'imposer des taux variables, elles feront disparaître la presque totalité du réseau de chemin de fer dans les Prairies, à l'exception de ce qu'elles entendent maintenir. Et elles y arriveront au moyen des taux variables... M. Williams est présent à cette assemblée. Je crois qu'il reconnaîtrait qu'il s'agit bien là de l'intention des compagnies de chemin de fer.

Le président: Je vous remercie, monsieur. Je vous remercie monsieur Benjamin. Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

I will make it as short as possible, Mr. Chairman, and I am sure you will not object; I am quite certain of it and you call it editorial!

I simply want to answer the question... it is our opinion and if we stand to be corrected, it is all right with us... why not include "B.C. Rail" in the Bill?

According to information we have been given, "B.C. Rail" volunteers to offer the "Crow", and not only in locations served by CN. Accordingly, it would not be right to subsidize a railway which could, all by itself, avoid sustaining losses.

Furthermore, in the 1950s, "B.C. Rail" willingly built a branch line in the Peace River area, knowing that "Crow" was in force. The railway did not ask to be subsidized then.

So, in so far as the statutory rate increases, the rate offered by "B.C. Rail" could increase as well, thus generating additional income for "B.C. Rail".

However, in order to get back to the national level, I would like to put a question to the witnesses. As you know, we have held hearings in Edmonton, Winnipeg and Regina and this morning, we are asked to find a comprehensive and global solution to a problem of a national level.

However, the reason for the existence of Bill C-155, that is its object, is the statutory rate. That statutory rate is an agricultural subsidy. However, when we speak of national problem and national solution, people automatically think of a solution related to transportation. The way I see it, people in British Columbia really see Bill C-155 as a provision pertaining to transportation.

[Text]

Je me pose donc une question, face au consensus national. Selon moi, ce consensus m'apparaît insuffisant parce qu'il n'est pas suffisamment réel et qu'il n'est pas suffisant, particulièrement au Manitoba et en Saskatchewan. Donc, la question que je voudrais poser aux représentants de la *National Farmers Union* est celle-ci: le fait de vouloir accorder un subside ou une part plus grande de subsides aux producteurs, tel que le souhaitent les associations que nous avons entendues ce matin, ne s'agit-il pas d'une façon de faire avaler la pilule ou de faire partager, aux producteurs, une subvention ou un subside qu'ils reçoivent déjà?

The Vice-Chairman: Mrs. Leahy.

Mrs. Leahy: I am sorry I did not hear all of that. But if I understood you, sir, your question asks if we see a subsidy going to producers as being part of this bill to make it acceptable. Is that right?

M. Tessier: Ce que je voulais véritablement vérifier c'est ceci. Il y a une nouvelle approche qui m'apparaît presque globale, ici en Colombie-Britannique, à savoir que le bill C-155 soit une forme de subside aux producteurs, alors que dans les faits, on réalise que ce subside proposé par le bill C-155 n'est véritablement qu'un subside au transport.

Alors, j'adresse une question aux représentants des producteurs. Ce consensus général, au niveau des associations de la Colombie-Britannique, veut que le bill C-155 soit une bonne mesure législative, par ses intentions et son contenu. Puisque la façon d'adopter ce consensus ici est de suggérer une part plus grande de subsides aux producteurs, n'est-ce pas simplement une façon subtile, une pilule ou un médicament, si vous préférez, pour faire avaler le remède aux producteurs, les forçant ainsi à partager, avec les autres domaines ou secteurs profitant du transport, le subside qui est déjà celui du Pas du Nid-de-Corbeau?

Mrs. Leahy: The producers where I come from are not in favour of a farmer subsidy. The building-up of the railway or upgrading of the railway is a different issue from increased rates for grain.

The Vice-Chairman: Thank you.

Monsieur Tessier, avez-vous terminé? Si vous n'avez pas d'autre question, je céderai la parole à M^{me} Côté.

Madam Côté will now put forth a question.

• 1220

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Dans son document, l'Union nationale des fermiers nous parle du volume de céréales transportées au cours de l'année 1981-1982, provenant des producteurs, des fermiers de Peace River.

On nous dit que lors de cette année, 1981-1982, 274,800 tonnes de céréales ont été transportées à \$5.95 la tonne, ce qui représente des déboursés, pour les fermiers, d'un peu plus d'un million et demi de dollars. On a cependant omis de dire que ces 274,800 tonnes de céréales représentent des revenus d'un peu

[Translation]

Considering this national consensus, I am therefore asking myself a question. In my opinion, this consensus is inadequate because it is not real enough, particularly in Manitoba and Saskatchewan. Consequently, the question I would like to ask the representatives of the National Farmers Union is this: as to the granting of a subsidy or of a greater portion of subsidies to producers as proposed by the associations we have heard this morning, is it not a way to hide the truth or to have the producers part with a portion of the subsidy they already receive?

Le vice-président: Madame Leahy.

Mme Leahy: Je suis désolée; je n'ai pas entendu toute la question. Mais si j'ai bien compris, monsieur, vous nous demandez si l'octroi d'une subvention aux producteurs a été intégré au projet de loi afin de rendre ce dernier acceptable. C'est bien cela?

Mr. Tessier: What I really wanted to check was this. As a general rule, people in British Columbia seem to think that Bill C-155 is some sort of a subsidy to producers whereas, in fact, the subsidy proposed in Bill C-155 is purely a transportation subsidy.

Therefore, I would like to ask a question to the producers' representative. The association in British Columbia generally seem to think that Bill C-155 is a good legislation, both in contents and in purpose. Since the way to adopt this consensus here would be to suggest that producers receive a greater portion of subsidies, is not this a subtle way, a pill or a medicine if you prefer, to have producers swallow the remedy, thus forcing them to split the subsidy they receive under the Crow's Nest Pass Agreement, with other fields or activities using transportation?

Mme Leahy: Les producteurs de la région d'où je viens ne sont pas partisans d'une subvention aux agriculteurs. La question de la construction ou de l'amélioration des voies ferrées est toute autre que celle des augmentations de taux pour les grains.

Le vice-président: Je vous remercie.

Mr. Tessier, will that be all? If you have no other question, I will ask Mrs. Côté to take the stand.

M^{me} Côté va maintenant poser une question.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

In its document, the National Union of Farmers mentions the quantity of grains conveyed during the year 1981-82, coming from the producers, the farmers of Peace River.

It is mentioned that during the year 1981-1982 274,800 tonnes of grains were transported at \$5.95 per tonne, which represents expenses, for the farmers, of a little more than a million and a half dollars. They failed to say, however, that those 274,800 tonnes of grains represented revenues of a little

[Texte]

plus de 45 millions de dollars. Alors, les coûts de transport ont été d'environ 3 p. 100 du prix de vente des céréales. Dans le projet de loi qui nous est soumis, il y a un filet de sécurité, un *safety net*, de 10 p. 100, ce qui veut dire que si le prix des céréales décroissait, le coût du transport, de toute façon, n'excéderait pas 10 p. 100 du prix de vente.

Il faut aussi se rappeler que les autres industries du Canada déboursent de 25 à 40 p. 100 de leur prix de vente. Donc, est-ce que le filet de sécurité qui est prévu dans le projet de loi est suffisant ou excessif, selon vous?

The Chairman: Mrs. Leahy.

Mrs. Leahy: The 10% figure that is being proposed as a maximum of the selling price is still too rich for our blood. We cannot afford that. A good example: at present-day prices, canola, for instance, is approximately \$7 a bushel; we would then pay 70¢ to ship that grain. The cost of production is high. We never can depend on the price; it goes up and down.

Barley, for instance, is at a low. We certainly cannot afford to pay 10% of the price of barley that we will be receiving this year.

Our other concern is that the 10% would soon become the floor price, not the maximum to be charged.

Le président: Ce sera votre dernière question, madame Côté.

Mme Côté: Il faut dire qu'actuellement le coût de transport ne représente qu'un peu moins de 3 p. 100 du prix des céréales.

Je vous pose ma deuxième question, monsieur le président. On nous cite la production de 1981-1982. En 1971-1972, quelle était la production des fermiers de Peace River et croyez-vous qu'en 1991-1992 votre production augmentera?

Mrs. Leahy: If we increase production in the Peace, it will be because land that is not developed now will be brought into production. That is a very costly item.

We still maintain that we cannot afford to pay any more than we are paying right now. Farmers are in real financial difficulty. As you know, a number of them are going bankrupt. That situation pertains in the Peace as well.

Le président: Merci, madame.

Mme Côté: Monsieur le président, on n'a pas répondu à la première partie de ma question. Pouvez-vous me dire quelle était la production en 1971?

Mrs. Leahy: I cannot answer that question. I do not have the figures with me. I would have to go to the Canadian Grain Commission book to get it.

The Chairman: Merci, madame Côté.

With that, I want to thank the representatives of the National Farmers' Union for their appearance here this morning. I know you have come a long way, and I thank you for it. Thank you very much.

[Traduction]

more than \$45 million. Thus, transportation expenses represented around 3% of the grains' sales price. In the bill submitted to us, there is a safety net of 10%, which means that if the price of cereal was to decrease, the transportation cost, in all event, would not exceed 10% of its sale price.

We must also recall that other Canadian industries spend from 25 to 40% of their sales price. Therefore, is this safety net provided for in the bill sufficient or excessive, in your opinion?

Le président: Madame Leahy.

Mme Leahy: Le 10 p. 100 proposé comme maximum du prix de vente est encore trop fort pour nous. Nous ne pouvons nous le permettre. Un bon exemple: aux prix actuels, le sorgho, par exemple, se vend environ 7 \$ le boisseau; il nous faudrait donc payer 70¢ pour expédier cette céréale. Les coûts de production sont élevés. Nous ne pouvons jamais dépendre de ce prix car il fluctue constamment.

L'orge, par exemple, connaît des difficultés. Nous ne pouvons certainement pas payer le 10 p. 100 du prix de l'orge que nous recevrons cette année.

Nous nous inquiétons également de ce que ce 10 p. 100 deviendrait vite le tarif de base et non le maximum.

The Chairman: That will be your last question, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: It must be admitted that the present transportation fees represent only a little less than 3% of the price of grain.

I am asking you my second question, Mr. Chairman. There is mention of the 1981-1982 production. In 1971-1972, what was the Peace River Farmers' production and do you believe that your production will increase in 1991-1992?

Mme Leahy: Si nous augmentons notre production dans la région de la rivière de la Paix, c'est parce que nous aurons mis en exploitation des terres qui ne sont pas actuellement utilisées. Mais cela coûte très cher.

Nous maintenons toujours que nous ne pouvons nous permettre de payer plus que nous ne le faisons maintenant. Les fermiers connaissent de réelles difficultés financières. Comme vous le savez un certain nombre d'entre eux font faillite et cette situation se produit également dans la région de la rivière de la Paix.

The Chairman: Thank you, Madam.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, there was no answer given to the first part of my question. Can you tell me what the production was in 1971?

Mme Leahy: Je ne puis répondre à cette question car je n'ai pas les chiffres avec moi et il me faudrait m'adresser à la Commission canadienne des céréales pour les obtenir.

Le président: Thank you, Mrs. Côté.

A ce stade, j'aimerais remercier les représentants de l'Union nationale des fermiers pour leur témoignage devant nous ce matin. Je sais que vous avez fait un long voyage et je vous en remercie. Merci beaucoup.

[Text]

Mrs. Leahy: Thank you.

The Chairman: Before I call our next witnesses, may I just remind the members of the committee and the audience that there have been some changes in our scheduling. I would like to announce that now so everyone will know when they will be appearing before the committee.

At 2.00 p.m. we will hear from the Vancouver Board of Trade. They will be followed by the following three groups who will be appearing together, the B.C. Road Builders Association, the Economic Development Commission for the Regional District of East Kootenay, and Finning Tractor. They will be followed by the following groups who will be appearing together: Vancouver Port Corporation, Montreal Shipping Incorporated, Columbia Containers Limited, Westward Shipping Limited, North Pacific Shipping Limited, Greer Shipping Limited, Kingsley Navigation Limited on behalf of the Showa Line Limited of Japan, and the Chamber of Shipping of British Columbia.

At 7.30 p.m. we will hear from Mr. D.A. Kasianchuk on behalf of the Province of British Columbia, followed by B.C. Rail. Our final witnesses will be the Mayors of Vancouver, Cranbrook, Kamloops, Prince Rupert and Prince George.

I now call on the representatives of the B.C. Chamber of Commerce to come to the witness table, please.

I understand that the chief spokesperson for the B.C. Chamber of Commerce is Mr. Edward R. Boyce. Is that correct?

Mr. B.E. Frederick (President, British Columbia Chamber of Commerce): Not quite correct, Mr. Chairman. My name is Gerry Frederick. I am the President of the British Columbia Chamber of Commerce. I have with me, however, Mr. Boyce, the Secretary of the Transportation Committee. I also have Mr. George Crawford, an industrial transportation consultant and Past President of the Transportation Committee of the British Columbia Chamber of Commerce.

The Chairman: Welcome to the committee, Mr. Frederick. If you have an opening statement, would you proceed with it, please.

Mr. Frederick: The Canadian Chamber of Commerce, with whom we are affiliated, has already made similar presentation to your committee during the Regina hearings.

The British Columbia Chamber of Commerce thanks the Transport committee for this opportunity to appear at this proceeding. On behalf 80 member chambers with a membership of over 10,000 people throughout this province we wish to state our support for the Minister of Transport in his efforts to update the statutory grain rates through the medium of Bill C-155.

We are already on record through the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce as supporting the reforms proposed earlier by Dr. J.C. Gilson of

[Translation]

Mme Leahy: Merci.

Le président: Avant de faire appel à nos prochains témoins, puis-je rappeler aux membres du comité et à l'auditoire que des modifications ont été apportées à notre horaire. J'aimerais fournir maintenant ces renseignements pour que tous sachent quand ils devront témoigner devant le Comité.

A 14 heures, nous entendrons la Chambre de commerce de Vancouver. Elle sera suivie des trois groupes suivants qui témoigneront ensemble, soit l'Association des constructeurs de routes de la Colombie-Britannique, la Commission de développement économique du district régional de East Kootenay et la *Finning Tractor*. Après ce groupe, nous entendrons ensemble: la Société du port de Vancouver, la *Montreal Shipping Inc.*, la *Columbia Containers Limited*, la *Westward Shipping Limited*, la *North Pacific Shipping Limited*, la *Greer Shipping Limited*, la *Kingsley Navigation Limited* au nom de la *Showa Line Limited* du Japon et la Chambre de navigation de la Colombie-Britannique.

A 19h30, nous entendrons M. D.A. Kasianchuk au nom de la province de la Colombie-Britannique, suivi de la compagnie de chemin de fer de la C.-B. Nos derniers témoins seront les maires de Vancouver, de Cranbrook, de Kamloops, de Prince Rupert et de Prince George.

J'invite maintenant les représentants de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique de venir témoigner, s'il vous plaît.

Si je comprends bien, le porte-parole principal de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique est M. Edward R. Boyce. Est-ce exact?

M. B. E. Frederick (président, Chambre de commerce de la Colombie-Britannique): Pas tout à fait, monsieur le président. Je m'appelle Gerry Frederick et je suis président de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique. Néanmoins, M. Boyce qui est secrétaire de notre comité des transports, m'accompagne. Il y a également M. George Crawford, expert en transport industriel et ancien président du comité des transports de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique.

Le président: Soyez le bienvenu à notre comité, monsieur Frederick. Si vous avez une déclaration d'ouverture, vous pouvez la faire actuellement.

M. Frederick: La Chambre de commerce du Canada, à laquelle nous sommes affiliés, a déjà fait une présentation analogue à votre comité au cours des audiences de Regina.

La Chambre de commerce de la Colombie-Britannique remercie le comité des transports pour l'occasion qui lui est donnée de témoigner en votre présence. Au nom des 80 Chambres membres et des 10,000 personnes qu'elles représentent dans notre province, nous voulons déclarer notre appui au ministre des Transports qui tente de mettre à jour le tarif officiel du transport des céréales au moyen du projet de loi C-155.

Nous avons déjà déclaré officiellement par l'entremise du comité des transports de la Chambre de commerce du Canada que nous appuyons les réformes proposées plus tôt par M. le

[Texte]

Winnipeg. We would still prefer to see the grain rate reach a realistic and compatible level compared with other bulk commodity rates, with any necessary subsidies being paid to the producers. This would produce maximum competition and efficiency in the transportation market, with the producer being able to choose from all available shipping options, including motor transport.

Subsidizing the railway companies would also achieve an important number of these same objectives and put the necessary expansion of railway capacity on a dependable financial basis for planning, construction and operation.

In that event we believe that the British Columbia Railway should be placed in the same category under the act as CN Rail and CP Rail. This railway is the most logical component of the route from the northeastern B.C. grain-producing areas to the terminals in Prince Rupert and also in the most direct route to terminals in the Vancouver area.

It would be redundant to relate even one more time the background details of the situation and the various reasons for the Crow rate change with their pros and cons. Experts have written volumes over the years on this subject.

We wish only to emphasize to the Transport committee the following points.

The Crow rate is long overdue for reform. Its depressing effect on railway revenue is inhibiting badly needed system expansion and service improvement for handling not only grain but all other commodities. It is neither logical nor equitable that this one rate should be held artificially to nineteenth century levels. Rates for all other components of grain handling in the transportation system and for all other bulk commodities have risen anywhere from double to several times just since the 1960s.

• 1230

The distortions of the Crow rate have already altered processing and trading patterns and these anomalies will continue to grow unless a more rational grain rate is introduced.

Any proposed solution should allow the amendment to meet altered circumstances and not be a one-time remedy.

We support the Gilson report. The community is best served by encouraging competition among carriers. Where subsidies are paid they should go to the producers which permits competition for the freight.

[Traduction]

professeur J.C. Gilson de Winnipeg. Nous préférions toujours voir le tarif du transport des céréales atteindre un niveau réaliste et compatible compte tenu des tarifs du transport des autres marchandises en vrac et nous favorisons le versement des subsides voulus aux producteurs. De cette façon, la concurrence et le rendement seraient à leur maximum sur le marché des transports puisque les producteurs pourraient choisir les diverses possibilités de transport disponibles y compris le transport par camion.

L'octroi de subventions aux sociétés ferroviaires aurait également pour effet d'atteindre un nombre important de ces mêmes objectifs et de placer l'expansion nécessaire de la capacité des sociétés ferroviaires sur une base financière sûre compte tenu de la planification, de la construction et de l'exploitation.

Dans ce cas, nous croyons que la Compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique devrait être mise, en vertu de la loi, dans la même catégorie que le CN et le CP. Cette société constitue l'élément le plus logique de la route entre les régions céréalières du nord-est de la Colombie-Britannique et les terminaux de Prince Rupert de même que la route la plus directe vers les terminaux de la région de Vancouver.

Il serait superflu de revenir une fois encore sur l'historique détaillé de la situation et des divers facteurs sous-jacents à la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, y compris le pour et le contre. Au cours des années, les experts ont écrit des volumes et des volumes à ce sujet.

Nous voulons seulement souligner en présence du comité des Transports les points suivants.

Il y a longtemps que le tarif du Nid-de-Corbeau aurait dû être révisé. Son effet négatif sur les recettes des sociétés ferroviaires paralyse considérablement l'expansion du réseau et l'amélioration des services qui seraient nécessaires pour transporter non seulement les céréales mais également les autres marchandises. Il n'est ni logique ni équitable que ce tarif soit maintenu artificiellement aux niveaux du dix-neuvième siècle. Les tarifs du transport de tout ce qui touche à la manutention des céréales et de tous les autres produits en vrac ont augmenté du double ou de plusieurs fois seulement depuis les années 1960.

Les distorsions du tarif du Nid-de-Corbeau ont déjà modifié les structures de production et commerciales et ces anomalies se multiplieront à moins d'adopter un tarif plus rationnel.

Toute solution proposée devrait permettre des modifications en fonction de nouvelles circonstances et ne pas constituer une mesure définitive.

Nous appuyons le rapport Gilson. La collectivité est mieux desservie si l'on encourage la concurrence entre transporteurs. Lorsqu'il y a octroi de subventions, elles devraient aller aux producteurs pour permettre à la concurrence de s'exercer dans le domaine du transport.

[Text]

On behalf of the British Columbia Chamber of Commerce, I would like to thank you for your consideration of our point of view on this vitally important national matter. We urge speedy passage of appropriate legislation to update the statutory grain rates. Thank you.

[Translation]

Au nom de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, j'aimerais vous remercier pour avoir tenu compte de notre point de vue sur cette question d'importance vitale au plan national. Nous recommandons vivement l'adoption rapide des mesures législatives voulues pour mettre à jour les tarifs officiels pour le transport des céréales. Merci.

The Chairman: That was indeed brief.

We will now go to questioning, starting with Mr. Fraser. It will be 10 minutes per party. Mr. Fraser, followed by Mr. Siddon. Oh, Mr. Cook, I am sorry.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, on a point of information, how many names have you got down from our side?

The Chairman: Three.

Mr. Fraser: Three, thank you. I will be brief, Mr. Chairman.

Mr. Frederick, Mr. Boyce and Mr. Crawford, I want to express on behalf of our party our appreciation that you are here. I think this is an example of where a short, succinct brief is probably helpful to us because, as you say, the details have been repeated over and over again. I take it your position is the same as most people in British Columbia, that we have to upgrade the railway system, and that of course is shared by your Conservative representatives from this province. I know you know that, but it bears repeating.

I want to confine my question to the last sentence on the second page of your brief, where you say "We urge speedy passage of appropriate legislation to update the statutory grain rates."

Now, your members and yourselves will know that we have been having some difficulty with the natural impatience in British Columbia to get on with this thing against the responsibilities which we have as members of Parliament to try to find—and I use your words—appropriate legislation.

I take it from what must have been careful use of the word that you expect this committee, all members of it, to pay attention to the suggestions that not only you have brought forward, which may not be presently contained in the bill as it sits in front of us, to be seriously considered as "appropriate legislation" or, as it would have to be in this case, appropriate amendments. Is that your position?

Mr. Frederick: That is exactly correct. In fact, the bill as it stands may suit a lot of people and it may not suit other people. It is important that amendments be made that will make it appropriate. Legislation as it is first presented is not necessarily appropriate, and it takes the active input such as this hearing to gather that information and make those necessary amendments. We certainly support the Gilson commission, and there are many areas of the Gilson commission which are not included in Bill C-155. We would like to see those included. The inclusion of the B.C. Railway is important.

Le président: C'était bref en effet.

Nous allons maintenant passer aux questions, à commencer par M. Fraser. Chaque partie aura droit à 10 minutes. M. Fraser suivi de M. Siddon. Oh, monsieur Cook, je m'excuse.

M. Fraser: Monsieur le président, un renseignement, combien de noms avez-vous pour notre côté?

Le président: Trois.

M. Fraser: Trois, merci. Je serai bref, monsieur le président.

M. Frederick, M. Boyce et M. Crawford, je veux vous remercier au nom de notre parti pour votre présence ici. Voilà un exemple où un mémoire bref et succinct nous est probablement utile puisque, comme vous l'avez dit, on est revenus sur les détails de nombreuses fois. Je crois que votre position est la même que celle de la plupart des gens de Colombie-Britannique, savoir qu'il nous faut améliorer le réseau ferroviaire. Evidemment, cette opinion est partagée par vos représentants conservateurs de cette province. Je sais que vous le savez, mais il est utile de le répéter.

Je souhaite limiter ma question à la dernière phrase de la deuxième page de votre mémoire où vous dites: «Nous recommandons vivement l'adoption rapide des mesures législatives voulues pour mettre à jour les tarifs officiels pour le transport des céréales».

Or, vos membres et vous-même savez que nous avons eu quelques difficultés avec l'impatience naturelle de la Colombie-Britannique qui souhaite voir cette affaire réglée, car nous devons tenir compte de nos responsabilités de députés et tenter de trouver—and j'utilise vos propres mots—les mesures législatives voulues.

D'après vos mots soigneusement choisis, je crois comprendre que vous vous attendez à ce que notre Comité, tous ses membres, prennent en considération les suggestions que vous n'êtes pas le seul à avoir faites et qui peut-être ne se trouvent pas actuellement dans le projet de loi sous nos yeux, qu'elles soient sérieusement considérées comme «mesures législatives voulues» ou, comme cela devrait se produire dans le cas qui nous occupe, des modifcatifs pertinents. Est-ce là votre position?

M. Frederick: C'est tout à fait exact. De fait, le projet de loi actuel peut convenir à beaucoup de gens et ne pas convenir à d'autres. Il importe que les modifications qui lui seront apportées le rendent pertinent. Le premier texte d'un projet de loi ne tombe pas nécessairement à propos, et il faut la contribution active telle que celle qui découle d'audiences telles que celles-ci pour recueillir les renseignements nécessaires aux modifications voulues. Nous appuyons certainement la Commission Gilson, et il y a divers aspects du rapport de cette Commission qui ne sont pas inclus dans le projet de loi C-155.

[Texte]

So, yes, appropriate legislation means that this House, and certainly the party producing the legislation, should deal very carefully with its substance and deal in the benefits for Canada, and not necessarily any individual group.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Mr. Cook.

Mr. Cook: Thank you, gentlemen, for a short brief, a succinct brief, and a brief that I think says it all from the point of view of the Chamber of Commerce.

I only have one question for you, and it is simply this. I have seen with many of the briefs this morning that everybody likes the idea of the British Columbia Railway being included. Obviously, it should be. That is certainly my position on the matter. I would ask the Chamber of Commerce this question. You have 10,000 members; will you get them all to write a letter to the Minister of Transport, individually and separately, saying they want the British Columbia Railway included in the legislation in order that it will help us in our fight when we get back to Ottawa to attempt to convince this government that they are being totally unfair unless it is included. That is a question, sir.

The Chairman: Mr. Cook is asking for a lobby effort. Go ahead.

Mr. Frederick: Those people who share that interest should certainly write to their member of Parliament, to the government, but I would also pose it to the government in hand that they seriously consider the legitimacy of the British Columbia Railway and its carrier in this country, and should be considered and should be a part of this legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I too have been impressed with the brevity of the brief, and I will try to be equally abbreviated. I would like to just ask you gentlemen if you recognize the dilemma we have, as representatives of the people of British Columbia, in not having the numbers ourselves to amend legislation. I think the tone of the remarks of some of the previous witnesses was, well, we would like to see certain amendments, but we regard it as your job in the parliamentary forum to see that these amendments get made. The point I make in return, gentlemen, is you represent the commercial interests of this province and, as Mr. Cook has pointed out, we need the backing and support of the residents of British Columbia to ensure that such amendments are made. The people, our colleagues, who are sitting on the other side of this table are the ones who have the power to see that these amendments are accomplished. I think the kinds of amendments you have referred to, in particular with respect to BCR, are very important but they require the weight of public opinion, when our votes count little in a House

[Traduction]

Nous aimerais les y voir. L'inclusion de la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique est importante.

Donc, oui, par mesure législative voulue nous entendons que cette Chambre, et certainement le parti qui est à l'origine de ce projet de loi, devraient étudier très soigneusement sa substance en tenant compte des intérêts du Canada et non nécessairement d'un groupe particulier.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Monsieur Cook.

M. Cook: Merci, messieurs, pour votre mémoire court mais succinct. Mémoire qui, je crois, dit tout sur l'opinion de la Chambre de commerce.

J'ai seulement une question à vous poser et c'est simplement celle-ci. A la lecture de nombreux mémoires ce matin, j'ai constaté que bien des gens favorisent l'inclusion de la Compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique, manifestement, cette inclusion devrait se faire. C'est certainement mon avis à ce sujet. J'aimerais poser cette question à la Chambre de commerce. Vous avez 10,000 membres; allez-vous leur demander d'écrire, individuellement et séparément, une lettre au ministre des Transports pour lui dire qu'ils veulent voir inclure la Compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique dans le projet de loi. De cette façon, cela nous aiderait dans notre lutte lorsque nous serons de retour à Ottawa et que nous tenterons de convaincre le gouvernement que se serait tout à fait injuste de ne pas inclure cette société. Voilà ma question, monsieur.

Le président: M. Cook souhaite l'intervention d'un groupe de pression. Allez-y.

M. Frederick: Les gens intéressés devraient certainement écrire à leur député, au gouvernement, mais j'interviendrais également directement auprès du gouvernement pour qu'il considère sérieusement la légitimité de la Compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique et de son transporteur dans ce pays, pour l'inclure dans son projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Cook. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Messieurs, j'ai été aussi impressionné par la brièveté de votre mémoire et je tenterai d'être aussi bref moi-même. J'aimerais seulement vous demander, messieurs, si vous vous rendez compte du dilemme auquel nous sommes confrontés comme représentants du peuple de la Colombie-Britannique, puisque nous n'avons pas le nombre suffisant nous-mêmes pour modifier le projet de loi. Je crois que le ton des observations de certains des témoins antérieurs était, eh bien, nous voudrions voir certaines modifications mais nous estimons que c'est votre travail de parlementaires de voir à ce qu'elles soient apportées. Ce que je veux dire à mon tour, messieurs, c'est que vous représentez les intérêts commerciaux de notre province et, comme M. Cook l'a signalé, nous avons besoin de l'appui des habitants de la Colombie-Britannique pour assurer que ces modifications soient faites. Les gens, nos collègues, qui se trouvent de l'autre côté de cette table ont le pouvoir de réaliser ces modifications. Je crois que les genres de modifications dont vous avez fait état, surtout au sujet de la Compagnie de

[Text]

dominated by members from two other major provinces in this country. So I would support what Mr. Cook has said in one major party in this country.

In the question of the sub-payment of subsidies, you, as with most witnesses, have said, "We would prefer to see the subsidy or a major portion of it go to the producer."

Now, we have been hearing that as a general theme, but everybody has been saying: But if, in your wisdom, you cannot see this legislation going through with such an amendment, get it put through anyway. I think that is what the president of the Mining Association told this committee this morning. Do you feel the same way, that we should pass the legislation, even if the subsidy goes directly to the railways?

I think I read that implication in your brief, but if that be the case, would you ask us to ensure that performance guarantees are also written into the legislation so that the railways will meet the obligation to give grain producers and the prairie agricultural community the guarantee it needs of equal opportunity to see that their products reach the Port of Vancouver and ports of exit on a timely basis?

The Chairman: Mr. Frederick.

Mr. Frederick: I would like to answer that myself, and I would ask Mr. Crawford also to answer. I would say first that it is my understanding that the legislative process includes the ability to amend and a bill that is before the House today, Bill C-155, should certainly be amended to include the benefits to the entire country, not only the province nor not only one sector. I would also point out that we are concerned with the added delay of legislation, or the passage of its legislation, and the alternative to us is not acceptable. So if the bill did not include payment to the farmer, for example, or was changed in some way, certainly let us pass the legislation, not in spite of but because of . . . and let us leave the door open. I would also ask Mr. Crawford if he would respond.

The Chairman: Mr. Crawford.

Mr. George S. Crawford (Industrial Consultant, British Columbia Chamber of Commerce): That is essentially the same thing that I would say. The important thing is not to freeze it in stone, as the present rate has been for 50 years. If we wait till we get everything into perfection the first time round, I submit that even our younger colleagues will not live long enough to see that happen.

The Chairman: Mr. Siddon, Mr. McCuish would like to ask a question. Will you pass to him?

Mr. McCuish.

Mr. McCuish: Thank you, Mr. Chairman. To Mr. Frederick, I have read your brief and listened to it, reading it in tandem with the brief of July 22 from the Canadian Chamber

[Translation]

chemin de la Colombie-Britannique, elles ont besoin du poids de l'opinion publique, car nos voix ne pèsent pas lourd dans une chambre dominée par des députés des deux autres principales provinces du pays. J'appuyerais donc ce que M. Cook vient de déclarer dans un des principaux partis de notre pays.

Au sujet de l'octroi de subventions, vous, comme la plupart des autres témoins, avez dit; «nous préférerions voir les subventions ou une grande partie de celles-ci être versées aux producteurs».

Or, cette opinion est revenue sans cesse mais tous disent: si, dans notre sagesse, vous ne pouvez assurer l'adoption de ce projet de loi sans cet amendement, il faut l'adopter quand même. Je crois que c'est cela que le président de l'Association minière a dit devant le Comité ce matin. Partagez-vous cet avis, que nous devrions adopter le projet de la loi même si la subvention est versée directement aux sociétés ferroviaires.

Je crois avoir saisi cette implication dans votre mémoire, mais si tel est le cas, nous demanderiez-vous de veiller à ce que des garanties de rendement soient également inscrites dans le projet de loi de façon à ce que les sociétés ferroviaires répondent à l'obligation de fournir aux producteurs de céréales et à la collectivité agricole des Prairies l'assurance d'une charge égale dont ils ont besoin pour assurer que leurs produits arrivent à temps au port de Vancouver et aux autres ports de sortie?

Le président: Monsieur Frederick.

M. Frederick: J'aimerais répondre moi-même et demander également à M. Crawford de répondre. Je dirais d'abord que le processus législatif comprend la possibilité de modifier et que le projet de loi présenté à la Chambre, le projet de loi C-155 devrait certainement l'être pour inclure des avantages pour tout le pays et non seulement pour une province ou un secteur. Je soulignerai également que nous nous inquiétons du retard apporté à l'adoption de cette mesure législative car la solution de rechange est inacceptable à nos yeux. Donc, si le projet de loi ne contient pas de clause pour l'octroi de subventions aux fermiers, par exemple, ou était modifié d'une façon ou d'une autre, adoptons-le certainement, non malgré mais à cause de . . . et laissons la porte ouverte. J'aimerais demander à M. Crawford de répondre également.

Le président: Monsieur Crawford.

M. George S. Crawford (expert industriel, Chambre de commerce de la Colombie-Britannique): Je dirais essentiellement la même chose. L'important n'est pas de fixer cela dans la pierre, comme le tarif actuel l'a été depuis 50 ans. Si nous attendons que tout soit parfait, je pense que même notre plus jeune collègue ne vivra pas assez vieux pour en voir l'aboutissement.

Le président: Monsieur Siddon, monsieur McCuish, aimeriez-vous poser une question? Lui laissez-vous la parole?

Monsieur McCuish.

M. McCuish: Merci, monsieur le président. À M. Frederick. J'ai lu votre mémoire et écouté vos propos, tout en parcourant le mémoire présenté le 12 juillet par la Chambre de commerce

[Texte]

of Commerce. I think it is significant for my colleagues on the other side to note that your brief very closely parallels the Canadian Chamber of Commerce brief, and there is no conflict.

The Chairman: Mr. McCuish, I am going to allow you to have your question answered, but I think maybe it is time we stopped lecturing members on the other side of the table. I suspect members on the other side of the table have also read both briefs.

• 1240

Mr. McCuish: Thank you, Mr. Chairman. I simply wanted to make the point that it is not a parochial report. In both of these briefs, you look further down the pike and anticipate the possibility of a delay in passage. Both briefs refer favourably to the recommendations by Mr. Mazankowski which he so horribly refers to the "pro choice." But in the event there is a delay, both parties advocate that in that event expansion of the rail system continue, could you tell me how that could be done without this particular piece of legislation being in effect?

Mr. Frederick: I am not sure I understand what you mean by how can it come in effect if Bill C-155 is not passed or if it is not. I do not understand.

Mr. McCuish: You are urging that expansion and improvement of the rail transport system be continued in any event. Do you see any way of that being done legislatively, or would it have to be done through direct subsidies of the federal government?

Mr. Frederick: I would identify first that the Chamber of Commerce movement stands for enterprise; that we encourage the growth of industry through initiative and not through subsidy and through help and somebody holding somebody's hand. It is because of that that we have addressed some of the issues in this brief that we have. We encourage self-sufficiency; we encourage our activity because of our own efforts and not because of government. Our policy states that the less government intervention we can have, the better.

The Chairman: Thank you, Mr. McCuish. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, I would like to address a couple of questions to the witnesses. One of the key points in their brief states that the community is best served by encouraging competition among carriers. It seems to me that the grains industry is a fairly major portion of the business that is carried by the carriers, and by using co-operation rather than competition, in the past five years they have boosted their exports from 18 million tonnes to a current level of 29 million tonnes by trying to get all the segments working together instead of competing amongst each other. I wonder if the Chamber has examples of other major sectors of the economy that have achieved that kind of export growth through strict use of competition.

Mr. Frederick: There is a basic difference of the philosophy that comes forth, the basic difference being that a protected

[Traduction]

du Canada. Je crois qu'il est significatif pour mes collègues de l'autre côté de remarquer que votre mémoire suit très étroitement celui de la Chambre de commerce du Canada, et qu'il n'y a aucun conflit entre les deux documents.

Le président: Monsieur McCuish, je vais permettre que l'on réponde à votre question, mais je crois qu'il est peut-être temps que nous arrêtons de faire la leçon aux députés de l'autre côté de la table. Je soupçonne qu'eux aussi ont lu les deux mémoires en question.

M. McCuish: Merci, M. le président. Je veux simplement souligner qu'il ne s'agit pas d'un rapport qui dénote un esprit étroit. Dans ces deux mémoires, en regardant un peu plus loin, on prévoit la possibilité d'un retard de l'adoption du projet de loi. Dans ces deux mémoires, on envisage favorablement les recommandations de M. Mazankowksi que celui-ci a si horriblement qualifiées de «liberté de choix». Mais, advenant un retard, les deux parties en question préconisent que l'expansion du réseau de chemin de fer se poursuive. Pourriez-vous me dire comment ceci pourrait se faire sans que les mesures législatives à l'étude soient en vigueur.

M. Frederick: Je ne suis pas sûr de comprendre ce que vous voulez dire quand vous dites que cela ne peut avoir lieu si le projet de loi C-155 n'est pas adopté ou si cela n'est pas . . . Je ne comprends pas.

M. McCuish: Vous réclamez que l'expansion et l'amélioration du réseau de transport par chemin de fer se poursuivent de toute façon. Selon vous, comment pourrait-on réaliser ceci sur le plan législatif, ou est-ce que cette expansion se ferait grâce à des subventions directes du gouvernement fédéral?

M. Frederick: Je voudrais préciser d'abord que la Chambre de commerce est en faveur de l'entreprise privée; nous favorisons un essor de l'industrie fondé sur l'initiative et non sur des subventions et sur une aide de l'extérieur. C'est la raison pour laquelle nous avons traité certaines des questions dans notre mémoire. Nous sommes en faveur de l'autosuffisance; nous voulons que l'essor de notre activité dépende de nos propres efforts et non du gouvernement. Moins le gouvernement interviendra, mieux ce sera.

Le président: Merci, M. McCuish. M. Althouse.

M. Althouse: M. le président, j'aimerais poser quelques questions aux témoins. Dans leurs mémoires, ils insistent sur le fait que la concurrence entre les transporteurs est avantageuse pour la collectivité. Il me semble que le transport des céréales représente une importante partie de l'activité des transporteurs et que, en faisant appel à la coopération plutôt qu'à la concurrence, ils ont, au cours des cinq dernières années, fait passer leurs exportations de 18 millions de tonnes, et ce, en essayant d'amener tous les secteurs à travailler ensemble plutôt qu'à se faire concurrence. Je me demande si la Chambre connaît d'autres secteurs importants de l'économie qui aient connu une telle augmentation de leurs exportations en faisant appel uniquement à la concurrence.

M. Frederick: Il existe ici une différence de philosophie fondamentale, à savoir qu'une industrie protégée serait

[Text]

industry perhaps serves the consumer best; I do not happen to agree with that. And the philosophy of the Chamber of Commerce and free enterprise does not support that concept. So basically philosophy certainly comes into play here. There is evidence of restriction or interference by government not serving the consumer best. I think the consumer is not best served by the Crow rate and its inequities that prevail through the system. It is my concern that if we let the Crow rate stand the way it is, other industries, which are now forced to carry the load, carry it unfairly.

Mr. Althouse: I note that we did not get a comparative answer that we can use for data purposes in the committee.

The subsidy question is dealt with section 8 of your brief. You point out:

Where subsidies are paid, they should go to the producers, which permits competition for the freight.

I am not sure how to interpret that. I thought that the Chamber had, along with many of its members at least, concluded that there was a need for improvements in the rail capacity in British Columbia. Now you are saying that the money, instead of being paid to the railways so that they can get on with that, you are saying, distribute some \$651 million to the producers in the future expectation of perhaps 45% of whom will be using that particular part of the rail system. It seems to me the other 55% to 60% could very rightly demand and expect that there would be improvements to the sections of the railway system going the other way if it was put into the producers' pocket.

Are you expecting the producer to perform a further cross-subsidize? How do you justify the apparent need for investment in one spot and your solution to spread the money in a whole lot of places other than that spot? Is this not a very inefficient way of capitalizing or financing a project?

The Chairman: Mr. Frederick.

Mr. Frederick: To the contrary. If payment of subsidies go forth, and go to the producer, competitive forces come into play, which ultimately will benefit the consumer. If there is a more efficient way of moving a product, that more efficient way will come forth. Necessity is the mother of invention. And where one industry such as the Crow serves only the rail industry, at the expense, in many cases, of other industries, I am not so sure that the consumer is best served. Where the subsidy is paid to the producer, he then makes his choice of the most efficient method of transportation, which would allow the other factors of the transportation industry, not only the rail industry, to in fact compete directly and perhaps perform better service than we are enjoying today with the Crow, which, in my opinion, is less than satisfactory.

[Translation]

davantage en mesure de servir les intérêts du public; je ne suis pas de cet avis. De plus, la Chambre de commerce et les représentants de l'entreprise privée ne partagent pas non plus ce point de vue. Il est donc évident que la philosophie que l'on peut avoir joue un rôle ici. Il est prouvé que toute restriction ou intervention de la part du gouvernement va à l'encontre des intérêts du consommateur. Je pense que le consommateur n'est pas le mieux servi par le tarif du Nid-de-Corbeau et par ses injustices qui règnent dans tout le système. Je m'inquiète du fait que si le tarif du Nid-de-Corbeau est laissé tel quel, les autres industries qui sont actuellement obligées d'en supporter les conséquences continueront à la faire injustement.

M. Althouse: Je remarque que nous n'avons pas reçu une réponse que nous pourrions utiliser pour la comparaison de nos données au sein du comité.

La question des subventions est traitée dans la section 8 de votre mémoire. On peut y lire:

S'il y a des subventions, illes devraient être versées aux producteurs, ce qui permettrait la concurrence en vue du transport.

Je me demande comment il faut interpréter ce passage. Je pensais que la Chambre, ou un grand nombre de ses membres du moins, était d'avis qu'il fallait améliorer la capacité du réseau de chemin de fer en Colombie-Britannique. Or, vous affirmez maintenant que l'argent, au lieu d'être versé aux compagnies de chemin de fer afin qu'elles puissent réaliser cette expansion... vous préconisez-dis-je, de distribuer environ \$651 millions aux producteurs dans l'espoir que peut-être 45% d'entre eux utiliseront éventuellement cette portion du réseau ferroviaire. Il me semble que les autres producteurs, qui représentent entre 55 et 60% des membres de ce secteur, pourraient demander, à juste titre, que des améliorations soient apportées aux portions du réseau ferroviaire qui sont situées dans l'autre direction, si l'argent est versé dans la poche des producteurs.

Comptez-vous que les producteurs procéderont, à leur tour, à l'octroi de subventions? Face au besoin évident d'investissements à un endroit, comment justifiez-vous votre solution qui consiste à distribuer l'argent dans un grand nombre d'endroits autres que celui qui en a besoin? Est-ce que ce n'est pas là une façon très inefficace de rentabiliser ou de financer un projet?

Le président: M. Frederick.

M. Frederick: Au contraire. S'il y a des subventions, et si elles sontversées aux producteurs, des forces concurrentielles entreront en jeu et elles profiteront, en fin de compte, aux consommateurs. S'il existe une façon plus efficace de transporter un produit, cette façon plus efficace sera découverte. La nécessité est la mère de l'invention. Et si une industrie, comme c'est le cas avec le tarif du Nid-de-Corbeau, sert seulement les intérêts de l'industrie ferroviaire aux dépends, dans de nombreux cas, d'autres industries, je ne suis pas sûr que le consommateur soit le mieux servi. Si la subvention est versée au producteur, celui-ci peut choisir le mode de transport le plus efficace. Ceci permet à d'autres secteurs de l'industrie des transports, non seulement à l'industrie des chemins de fer, d'entrer directement en concurrence et peut-être d'offrir un meilleur service que celui dont nous jouissons actuellement

[Texte]

Mr. Althouse: I guess I am not clear as to which consumer Mr. Frederick is referring.

Mr. Frederick: The buyer of the product. The end buyer, the man who actually pays for that product.

Mr. Althouse: Oh, I see. So you were not referring to the people who were getting advantage of the . . . I will pass to Mr. Benjamin who has a question on B.C. Rail.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was going to make a point about BCR since we support the payments to the railroads. Because it is a transportation subsidy and not a farm subsidy, we think BCR should get a share of those funds as well.

In points 1 and 2 you talk about a depressing effect of the Crow rate. Would you comment on the additional \$110 million that the grain producers put up by way of hopper cars with their money and the other \$1.3 billion that has been provided since 1970 for branch-line subsidies, which include maintenance and depreciation, and they just took the money and left. Would you also advise me—I take it that it is the position of the Chamber of Commerce that any money invested for capital improvements should have an opportunity for a return on that investment by way of interest or dividends—that this is a sound business free enterprise principle?

The Chairman: That is a three-barrelled question now.

Mr. Benjamin: Can I take it that the Chamber agrees that when funds are provided for capital investment by the taxpayer, the taxpayer should have the same opportunity, through his government, to obtain a return on that investment in capital—not subsidy—investments by way of interest or dividends by increasing equity ownership in CN and taking equity shares in Canadian Pacific, in order to be consistent in this sound business practice?

The Chairman: Mr. Frederick, I think you got the message.

Mr. Frederick: Another basic difference in philosophy. Certainly we do not agree with government ownership and are inclined to support private ownership and private initiative.

An hon. Member: Just give them the money.

Mr. Frederick: The expansion of the government's involvement in the transportation industry as the Crow rate defines it, deals only with grain transportation; it has nothing to do with coal; it has nothing to do with transport of other products. In that effect alone it is unfair.

As far as the competitive edge, the competitive edge rest with the producer, and ultimately the consumer.

Mr. Benjamin: What do you mean by competition?

[Traduction]

avec le tarif du Nid-de-Corbeau, qui, à mon avis, est loin d'être satisfaisant.

M. Althouse: Je me demande à quel consommateur M. Frederick fait allusion.

M. Frederick: À l'acheteur du produit. A celui qui paie réellement pour le produit.

M. Althouse: Je vois. Alors vous ne faisiez pas allusion aux personnes qui tirent profit de . . . Je vais passer la parole à M. Benjamin qui désire poser une question sur le B. C. Rail.

Le président: M. Benjamin.

M. Benjamin: M. le président, je désirerais soulever une question au sujet du BCR puisque nous appuyons le versement de subventions aux compagnies de chemin de fer. Étant donné qu'il s'agit de subventions à l'industrie des transports et non à l'industrie agricole, nous pensons que le BCR devrait lui aussi recevoir une part de ces fonds.

Aux paragraphes 1 et 2, vous parlez des répercussions néfastes du tarif du Nid-de-Corbeau. Que dites-vous des \$110 millions additionnels que les producteurs de céréales ont dépensés en wagons-trémies et des \$1.3 millions versés depuis 1970 pour subventionner les voies de service, ce qui comprend l'entretien et la dépréciation? Et ils ont pris l'argent et sont partis. Si la Chambre de commerce est d'avis, comme je le suppose, que quiconque investit de l'argent en vue d'améliorations majeures peut s'attendre à un rendement du capital investi sous forme d'intérêts ou de dividendes, diriez-vous que ceci constitue un principe de base de la libre entreprise?

Le président: Ce que vous posez là, c'est une question «à tiroirs».

M. Benjamin: Puis-je supposer que la Chambre convient que lorsque le contribuable verse des fonds en vue d'améliorations majeures, il devrait avoir la possibilité, par l'intermédiaire de son gouvernement, de tirer un revenu de ce capital investi—un revenu, non des subventions—sous forme d'intérêts ou de dividendes en augmentant ses capitaux propres dans le CN ou en prenant des titres de participation dans le Canadien Pacifique, et que ceci représente une saine pratique de gestion?

Le président: M. Frederick, je pense que vous avez compris.

M. Frederick: Encore une différence de philosophie. Nous ne sommes sûrement pas d'accord avec la participation du gouvernement dans les entreprises; nous sommes enclins à favoriser l'entreprise et l'initiative privées.

Un député: Donnez-leur tout simplement l'argent.

M. Frederick: L'augmentation de la participation du gouvernement dans l'industrie des transports, telle que le tarif du Nid-de-Corbeau la définit, se rapporte uniquement au transport des céréales, aucunement au transport du charbon, ne à celui d'autres produits. Sous ce seul rapport, elle est injuste.

En ce qui concerne l'efficacité de la concurrence, elle est entre les mains du producteur et, en fin de compte, du consommateur.

M. Benjamin: Qu'est-ce que vous entendez par concurrence?

[Text]

[Translation]

• 1250

The Chairman: Order, Mr. Benjamin. That is your time. I move now to the Liberal side. I have three questioners, Mr. Masters, M. Gourde and M. Dion. Briefly, please.

Mr. Masters: I have listened closely to your admonition, Mr. Chairman. May I just say that on behalf of this side of the table I welcome the British Columbia Chamber of Commerce. I do have a private feeling of wanting to say an extra welcome because I maintain my membership and have had many involvements over the years with the Chamber of Commerce.

I will just ask a question about B.C. Rail, and I am looking forward to their representation this morning. It seems almost contradictory that you would support the fact that we should be subsidizing B.C. Rail in the same sense, but only in this way, that the railroad went in without the advantage of the Crow, has been successful without the same kind of an arrangement, and will certainly benefit with a change in the statutory rate because they are now voluntarily giving the Crow rate, but if that changes they will benefit. I would be interested in your comments on that subject.

The Chairman: Mr. Frederick.

Mr. Frederick: Probably the first thing I should say is that B.C. Rail is competing with two other railroads and is not treated fairly under the bill, as we understand it. It is our view that they should be included in the bill so they can in fact compete on the same ground. I do not propose to make judgments or statements for B.C. Rail, except that it is an enterprise which should be able to compete on equal ground.

Regarding the payment of subsidies, I guess I do not really understand where you are coming from there. Could you repeat that portion?

Mr. Masters: I suppose the only point I was trying to make was that they went in without the same kind of assistance the other railroads have had.

Mr. Frederick: That is true, and that have not enjoyed the grain handling that they perhaps could enjoy if given the opportunity to compete directly. They do have the most direct route to Vancouver, and certainly out of the Peace River area they are right there.

Le président: Monsieur Gourde.

M. Gourde: Merci, monsieur le président. Je désire poser une question au témoin.

Il a fait une remarque, plus tôt, à savoir que si on paie les subventions directement aux producteurs, cela permettrait, et ça lui semble être très important, de valoriser le secteur des transports. On aurait une certaine liberté de choix quant au mode de transport.

Le président: À l'ordre, monsieur Benjamin. Votre temps est fini. Je passe maintenant du côté des Libéraux. J'ai trois personnes qui veulent poser des questions, à savoir M. Masters, M. Gourde et M. Dion. Srièvement, s'il vous plaît.

M. Masters: J'ai écouté avec attention votre avertissement, monsieur le président. Puis-je tout simplement dire qu'au nom de ce côté de la table, je souhaite la bienvenue à la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique. En moi-même, j'ai envie d'ajouter un autre souhait de bienvenue car je maintiens mon affiliation et j'ai eu beaucoup de contacts avec la Chambre de commerce au cours des années.

Je poserai tout juste une question au sujet de la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique (B.C. Rail) et j'attends avec impatience sa représentation ce matin. Il semble presque contradictoire que vous appuyiez le fait que nous devrions subventionner la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique de la même manière, mais seulement de cette manière, que la compagnie de chemin de fer a fonctionné sans l'avantage du Nid-de-Corbeau, a eu du succès sans le même type d'arrangement et bénéficiera certainement des changements du tarif statutaire car elle donne maintenant volontairement le tarif du Nid-de-Corbeau mais, si cela change, elle en bénéficiera. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

Le président: Monsieur Frederick.

M. Frederick: Probablement, la première chose que je dirais, c'est que la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique est en concurrence avec deux autres compagnies et qu'elle n'est pas traitée de manière équitable dans le projet de loi, comme nous le comprenons. À notre avis, elle devrait être comprise dans le projet de loi pour qu'il y ait concurrence sur des bases égales. Je n'ai pas l'intention de porter des jugements ou de faire des déclarations au nom de la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique, mais c'est une entreprise qui devrait pouvoir concourir sur des bases égales.

En ce qui concerne le paiement des subventions, je pense n'avoir pas très bien saisi ce que vous voulez dire. Pouvez-vous répéter cette partie de la question?

Mr. Masters: Je suppose que j'essayais tout simplement de dire que la compagnie est allée sans avoir le même type d'assistance que les autres compagnies de chemin de fer.

Mr. Frederick: C'est vrai et la compagnie n'a pas bénéficié de la manutention des grains qu'elle aurait peut-être eue si elle avait pu concourir directement. La compagnie a la route la plus directe vers Vancouver et certainement, à la sortie du secteur de Peace River, elle est tout à fait à la bonne place.

The Chairman: Mr. Gourde.

M. Gourde: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a question to the witness.

He made a remark earlier that if the subsidy is paid directly to the producers, this would allow—and this seems very important to him—a better development in the transportation area. We would have a certain freedom of choice as to the means of transportation.

[Texte]

Lors d'un discours prononcé par M. Mazankowski le 12 mai, à la Chambre des communes, une autre forme de liberté de choix a été offerte comme solution au problème des changements au tarif du Pas du Nid-du-Corbeau. Il s'agit de la liberté d'accorder la subvention soit aux producteurs, soit aux compagnies ferroviaires. Les producteurs indiquent leur préférence au gouvernement, soit qu'ils préfèrent que ce soit la compagnie de chemins de fer ou eux-mêmes qui reçoivent la subvention.

Je demande donc au témoin de nous faire part de ses commentaires ou d'apporter un jugement de valeur, à savoir s'il croit au réalisme d'une telle solution.

The Chairman: Mr. Frederick.

Mr. Frederick: Lacking some serious knowledge in the area, perhaps my best reply would be to the Gilson report which we support. The concept of the Gilson report says that the payment of subsidies should go to the producer, and that is a concept we support.

Le président: Monsieur Dion.

M. Dion: Merci, monsieur le président.

Je désire poser une question au sujet des paiements aux producteurs ou aux chemins de fer. En tant que gouvernement et comme représentants de ce gouvernement, nous devons traiter avec le pays tout entier. Vous savez sans doute que les producteurs de l'Est considèrent le paiement aux producteurs comme une subvention à l'agriculture, c'est-à-dire à la production agricole. Lorsque vous recommandez, à l'item 8 de votre mémoire, de remettre le paiement aux producteurs, tenez-vous compte de l'ensemble du pays? Ne croyez-vous pas que le fait de faire les paiements aux producteurs pourrait créer une distorsion au niveau de la production agricole, à la grandeur du pays?

En terminant, j'aimerais vous faire un commentaire. La Chambre de commerce du Québec adopte une position tout à fait contraire à la vôtre, c'est-à-dire qu'elle favorise le paiement aux chemins de fer. A cet égard, quelle position adopteriez-vous? Préférez-vous la la solution de l'ouest de la Colombie-Britannique ou la solution nationale, chose que nous devons faire en tant que représentants? Merci.

The Chairman: Mr. Frederick. Do you think you can handle that one?

Mr. Frederick: Thank you very much. That was a long one. I would state first that we, all of us, everyone in this room, are Canadians and our primary interest is for Canada. I would also state that the British Columbia Chamber of Commerce is putting forth the view of the business interests in British Columbia. We are speaking for the business community across this province. The Quebec Chamber of Commerce would certainly be speaking for the business interests in that part of the country. Both of us can have differing points of view but still enjoy the common interest of the benefits for Canada.

[Traduction]

During a speech by Mr. Mazankowski on May 12 at the House of Commons, another kind of freedom of choice was given as a solution to the problem of changes to the Crow's Nest Pass rate. It is the freedom to give the subsidy either to the producers or to the railway companies. The producers indicate their preference to the government, that the subsidy should be paid to the railway companies or to themselves.

I ask the witness to give us his comments or to make a judgment of value and tell us if he believes that such a solution is being realistic.

Le président: Monsieur Frederick.

M. Frederick: Comme je n'ai pas de très bonnes connaissances dans ce domaine, peut-être que la meilleure réponse se trouverait dans le rapport Gilson que nous appuyons. Selon le rapport Gilson, le paiement des subventions devrait aller au producteur et c'est le concept que nous appuyons.

The Chairman: Mr. Dion.

M. Dion: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask a question about the payments to the producers and to the railway companies. As government and as representatives of this government, we have to deal with the whole country. You know certainly that the eastern producers consider the payments to the producers as a subsidy to agriculture, that is to say, to farm production. When you recommend, in item 8 of your brief, to give the payment to the producers, do you consider the totality of the country? Do you not think that the payments to the producers could create a distortion at the level of the farm production throughout the country?

With that, I would like to make a comment. The Quebec Chamber of Commerce adopts a position which is very contrary to yours since it is in favour of the payment to the railway companies. For that matter, what would be your position? Do you prefer the solution proposed by the west or the national solution a thing that we must do as representatives? Thank you.

Le président: Monsieur Frederick. Pensez-vous pouvoir traiter cette question?

M. Frederick: Je vous remercie beaucoup, il s'agissait d'une longue question. Je dirais tout d'abord que nous, nous tous, toutes les personnes de cette salle, nous sommes des Canadiens et que notre premier intérêt, c'est envers le Canada. Je dirais également que la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique met de l'avant le point de vue des entreprises commerciales de la Colombie-Britannique. Nous parlons au nom de la communauté commerciale de toute autre province. La Chambre de commerce du Québec défendra certainement les intérêts des entreprises dans cette partie du pays. Nous pouvons tous deux avoir des points de vue différents mais nous apprécions les intérêts communs des avantages que cela représente pour le Canada.

[Text]

You referred to a subsidy being paid to the producer. That subsidy is currently being paid through the Crow rate, and I am not so sure that the Province of Quebec approves of that existence, to leave Bill C-155 alone. Our concern is to make sure that C-155 is in the best interests of everyone across the country. It is our view that amendments should be made to accommodate everyone across the country, in British Columbia, in Saskatchewan, in Ontario and in fact in the Maritimes, directly across the country. It is not our intention to create a divisive situation but rather one of sincere interest in getting on with the business. If we delay in getting on with the business of Canada, that is not in the Canadian best interest.

I would also point out that there are some changes that should be made, amendments that should be made to C-155. Let us get on with those amendments in this spirit of co-operation within the country, not partisan politics.

Le président: Monsieur Dion.

M. Dion: Vous êtes quand même d'accord avec le principe suivant, à savoir que ce projet de loi doit être adopté et que certains changements doivent être apportés au tarif du Nid-du-Corbeau? Vous êtes sûrement conscients qu'il est très difficile pour nous de traiter avec le pays tout entier à cause de la grande différence qui existe dans toutes les provinces. Vous êtes conscients de cela et vous favorisez quand même un changement au tarif du Nid-de-Corbeau.

Mr. Frederick: Yes, we are in favour of change to the Crowsnest Pass rate. We embrace the Gilson commission report as being the framework. I would challenge the government and the representatives of everyone across this country to look at the country as a whole and certainly not at one group, but rather take consideration for all presentations and leave the door open for amendments. Above all, do not leave it closed, and certainly let us not leave the Crow as it stands.

The Chairman: With that, I . . .

Mr. Mazankowski: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Just a moment. With that, I would like to thank the witnesses, Mr. Frederick and your associates, for your appearance here. Your answers were direct and to the point. Whether members agree with them or not is something for the members to deal with, but you have given us very succinctly the benefit of your point of view. Thank you very much.

I have notice from Mr. Mazankowski that he wants to raise a point of order.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. All morning there have been rumours circulating this committee room and the hotel lobby to the effect that there has been a Cabinet shuffle. The rumour is that Mr. Pepin is going to be replaced by Mr. Axworthy. Mr. Chairman, there could be

[Translation]

Vous avez parlé d'une subvention versée au producteur. Cette subvention est actuellement payée par le biais du tarif du Nid-de-Corbeau et je ne suis pas tellement sûr que la province de Québec approuve ce fait, laisser le projet de loi C-155 tranquille. Nous tenons surtout à ce que le projet de loi C-155 protège le mieux possible les intérêts de tous, dans tout le pays. À notre avis, des modifications devraient être apportées afin d'accommoder chacun dans le pays, en Colombie-Britannique, dans la Saskatchewan, en Ontario et en fait dans les Maritimes, directement dans tout le pays. Ce n'est pas notre intention de créer une situation de conflit, bien au contraire, nous tenons sincèrement à avancer dans les affaires du Canada. Si nous retardons notre travail, ce n'est pas du tout dans l'intérêt du Canada.

Je voudrais également souligner qu'il y a quelques modifications à apporter, des amendements au projet de loi C-155. Essayons de travailler sur ces amendements dans un esprit de collaboration au sein du pays, et non dans un esprit de politique partisane.

The Chairman: Mr. Dion.

Mr. Dion: You agree however with the following principle, that the bill must pass and that certain changes must be made to the Crow rate? You are certainly aware that it is very difficult for us to deal with the whole country because of the great difference which exists between all the provinces. You are aware of that and you are still in favour of a change to the Crow rate.

Mr. Frederick: Oui, nous favorisons un changement au tarif du Nid-de-Corbeau. Nous adoptons le rapport de la Commission Gilson comme cadre de référence. Je défierais le gouvernement et les représentants de considérer le pays comme un tout et non pas comme des groupes; je leur demanderais plutôt de prendre en considération toutes les présentations et de laisser la porte ouverte à des modifications. Par-dessus tout, ne laissez pas cette porte fermée et ne laissez pas surtout le tarif du Nid-de-Corbeau tel quel.

Le président: Après cela, je . . .

Mr. Mazankowski: Une question de règlement, monsieur le président.

Le président: Juste un instant. Après cela, j'aimerais remercier les témoins, M. Frederick et ses associés, de leur présence ici. Vos réponses ont été directes et précises. Que les membres soient d'accord avec vous ou non, c'est leur affaire, mais vous nous avez permis de bénéficier de votre point de vue, et ce, de manière très succincte. Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Mazankowski veut soulever une question de Règlement.

Mr. Mazankowski: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Toute la matinée, il y a eu des rumeurs qui circulaient dans la salle du Comité et dans le hall de l'hôtel, rumeurs voulant qu'il y ait eu un remaniement du Cabinet. On dit que M. Pepin va être remplacé par M. Axworthy. Monsieur

[Texte]

many interpretations placed upon that. It could perhaps signal . . .

Mr. Flis: A point of order, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Well, I am on a point of order, Mr. Chairman, with respect. That could signal a number of things and there could be a number of interpretations placed upon that. For example, it could signal that the government might now be in a position to entertain major amendments, or it might even be in a position of entertaining the prospect of scrapping the bill.

As a committee member, Mr. Chairman, I would like know if you have any knowledge of this and if you could give us some idea as to what it might mean in terms of the continuing work of this committee. What does it mean, as far as the continuing work of this committee is concerned? Are we going to have a new set of reference guidelines? Or can we assume that the whole policy with respect to Crow, under a new minister, may now change?

• 1300

The Chairman: Mr. Mazankowski, that was a . . .

Mr. Flis: I am on a point of order.

The Chairman: Not yet, you are not. When I recognize you, Mr. Flis, you will be on a point of order.

Mr. Mazankowski, it was not a point of order to begin with; however, you have asked me a direct question. I have the same way of knowing as you have. I have not even heard officially that there has been a change in Cabinet. I would simply say that it is not unusual for Cabinet ministers to be changed.

The only point of order that you might have had was whether or not it would affect the deliberations and the terms of reference of this committee. Our terms of reference came from the House, not from Mr. Pepin but from the House, and the House is not sitting; therefore, the House could not have made any changes to our terms of reference. If there is a Cabinet shuffle, it will be my intention to carry on as usual until I hear otherwise from the House of Commons.

Mr. Flis—and let us hope that it is a point of order.

Mr. Flis: It is a point of order, Mr. Chairman. You accepted a point of order based on rumours. Mr. Mazankowski, in his preamble, said that we have heard rumours. Surely to goodness a parliamentary committee is not going to comment on rumours flying around the hotel. That is my point of order, Mr. Chairman. I am disappointed that you accepted it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I take it that the rumour is not denied.

The Chairman: I have no intention of confirming or denying. I do not know how you confirm or deny a rumour, and I think the more you talk about it the wilder the rumour becomes.

[Traduction]

le président, il pourrait y avoir de nombreuses interprétations à ce sujet. Ce serait peut-être le signal . . .

M. Flis: Une question de Règlement, monsieur le président.

M. Mazankowski: Bien, je suis rappelé au Règlement, monsieur le président, avec mes respects. Cela pourrait signaler un certain nombre de choses et il pourrait y avoir un certain nombre d'interprétations à ce sujet. Par exemple, cela pourrait signifier que le gouvernement serait maintenant en position d'entreprendre des modifications importantes ou même de penser à éliminer le projet de loi.

En tant que membre du Comité, monsieur le président, j'aimerais savoir si vous avez des éclaircissements à ce sujet et si vous pouvez nous donner des idées sur ce que cela représenterait quant à la continuité du travail du présent Comité. Qu'est-ce que cela signifie au regard aux travaux permanents de ce Comité? Allons-nous recevoir de nouvelles directives? Où pouvons-nous présumer que toute la politique concernant l'établissement d'un nouveau tarif du Nid-de-Corbeau puisse maintenant changer, sous la direction d'un nouveau ministre?

Le président: Monsieur Mazankowski, c'était un . . .

M. Flis: Rappel au Règlement.

Le président: Pas encore. Quand je vous donnerai la parole, monsieur Flis, vous pourrez invoquer le Règlement.

Monsieur Mazankowski, pour commencer, ce n'était pas un rappel au Règlement; toutefois, vous m'avez posé une question directe. Je n'ai pas de sources de renseignements différentes des vôtres. Je n'ai même pas entendu d'annonce officielle d'un changement au sein du Cabinet. Je dirais seulement qu'il n'est pas inhabituel pour des ministres d'être remplacés.

Le seul rappel au Règlement que vous auriez pu faire aurait été pour savoir si cela pouvait influer sur les délibérations et le mandat de ce Comité. Notre mandat a été défini par la Chambre des communes, non par M. Pepin; mais la Chambre ne siège pas, elle n'a pu modifier notre mandat. S'il y a remaniement ministériel, j'ai l'intention de continuer comme d'habitude jusqu'à ce que la Chambre me dise de faire autrement.

Monsieur Flis, et espérons qu'il s'agira d'une question de Règlement.

M. Flis: C'est une question de Règlement, monsieur le président. Vous avez accepté un rappel au Règlement fondé sur des rumeurs. M. Mazankowski, dans son préambule, a dit que nous avions entendu des rumeurs. Dieu merci, le rôle d'un comité parlementaire n'est pas de commenter des rumeurs circulant autour de l'hôtel. C'est là mon rappel au Règlement, monsieur le président.

M. Mazankowski: Monsieur le président, dois-je comprendre que la rumeur n'est pas démentie?

Le président: Je n'ai pas l'intention de la confirmer ou de la démentir. Je ne sais pas comment on confirme ou dément une rumeur et je pense que plus vous en parlez, plus la rumeur grandit.

[Text]

With that, I adjourn the committee until 2.00 p.m., at which time I will be asking for agreement from the committee to append some submissions we had this morning.

Meeting adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1400

The Chairman: Order please.

The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from the government party and the Official Opposition party. That requirement is met.

I am calling the meeting to order, and I would call to the witness table The Vancouver Board of Trade, represented by Mr. Bruce Pepper, the president.

Welcome to the committee, Mr. Pepper.

Mr. Phillip P.C. Barter (Chairman, The Vancouver Board of Trade): Thank you, Mr. Chairman. My name is Phil Barter. I am Chairman of The Vancouver Board of Trade.

The Chairman: Sorry.

Mr. Barter: Mr. Bruce Pepper, our president, is not with us today, but with me is Mr. Doug Vincent, who is our manager of policy development for the board of trade.

The Chairman: Welcome to the committee, sir. Do you have an opening statement to make?

Mr. Barter: Yes, if I may.

The Chairman: Yes, proceed please, Mr. Barter.

Mr. Barter: Mr. Chairman and members, we appreciate this opportunity to summarize the views of The Vancouver Board of Trade.

Our earlier submissions of 1982, in correspondence with the Hon. Jean-Luc Pepin in connection with recommendations concerning Crow rate changes and the grain transportation system, have already been provided to the committee for background. Why is The Vancouver Board of Trade interested in changes to the Crow rate?

By way of introduction you should know that The Vancouver Board of Trade, as a member of the Canadian Chamber of Commerce organization, represents 3,100 members in the Vancouver area; 1600 of these members are corporations who employ many hundreds of interested citizens. In spite of that representation, it is interesting also to note that over 84% of our corporate membership is comprised of businesses with less than 20 employees. In fact, we speak for a significant cross-section of this community.

It is impossible in today's economy to operate with 19th century prices, yet this is what the prairie grain growers are doing in paying the railways half-a-cent per tonne per mile to ship grain to the coast. If everyone were happy, perhaps the

[Translation]

Sur ce, la séance est levée jusqu'à 14h00, moment où je demanderai au Comité s'il est d'accord pour annexer certains des exposés que nous avons entendus ce matin.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Le comité peut entendre des témoins sans qu'il y ait quorum, à condition que soient présents des représentants du gouvernement et de l'opposition officielle. Cette condition est satisfaite.

La séance est maintenant ouverte et je demanderais au *Vancouver Board of Trade* de témoigner devant nous par l'entremise de son représentant, M. Bruce Pepper, le directeur général.

Bienvenue au comité, M. Pepper.

M. Phillip P.C. Barter (président, Vancouver Board of Trade): Merci, monsieur le président. Je suis Phil Barter. Je suis président du *Vancouver Board of Trade*.

Le président: Je m'excuse.

M. Barter: M. Bruce Pepper, notre directeur général, n'est pas avec nous aujourd'hui, mais je suis accompagné de M. Doug Vincent, qui est directeur de l'élaboration de politique pour le *Board of Trade*.

Le président: Bienvenue au comité, monsieur. Est-ce que vous voulez d'abord faire des observations préliminaires?

M. Barter: Oui, si vous me permettez.

Le président: Oui, je vous en prie, M. Barter.

M. Barter: Monsieur le président et membres du comité, nous sommes heureux d'avoir cette occasion de résumer le point de vue du *Vancouver Board of Trade*.

Nos mémoires présentés en 1982, au moment où l'hon. Jean-Luc Pepin faisait des recommandations concernant des modifications du tarif du Nid-de-Corbeau et le système de transport des céréales, ont déjà été fournis au comité à titre de référence. Pourquoi le *Vancouver Board of Trade* s'intéresse-t-il à la révision du tarif du Nid-de-Corbeau?

D'abord, je dois vous dire que le *Vancouver Board of Trade*, qui est membre de la Chambre de commerce du Canada, représente 3,100 membres dans la région de Vancouver; 1,600 de ces membres sont des sociétés qui emploient des centaines de citoyens intéressés. Cela dit, il est également intéressant de noter que plus de 84 p. 100 de nos entreprises membres comptent moins de 20 employés. En fait, nous sommes le porte-parole de groupes bien représentatifs de cette communauté.

Il est impossible dans l'économie d'aujourd'hui de fonctionner avec des prix du 19^e siècle, mais c'est ce que les céréaliculteurs dans les Prairies font en payant aux sociétés ferroviaires un demi-cent du mille pour expédier leurs céréales à la côte. Si

[Texte]

status quo could be maintained. However, everyone is not happy now, and the situation can only deteriorate in the next few years. The railways, including B.C. Rail, are being forced to haul grain at uneconomic rates. This impedes their ability to provide and improve the services and facilities that they know are necessary for Canada as a whole.

It is estimated that the railways lose approximately \$1 million a day in grain hauling and have been doing so for a number of years. Their ability to cope with and/or to avoid a capacity crunch is coming to an end. There is only so much than can be achieved through making small improvements such as better trackage, better signals, and longer, heavier trains. The continuing drain created by this anomaly of grain rates makes the proper maintenance of branch line services, the purchase of new rail cars, and the provision of adequate tracking extremely difficult, if not impossible. In other words, with a continuing deficit on grain transportation service, and an inability to raise required capital, the railways have not been able to finance the expansion projects needed to cope with the growing demand for facilities to haul grain and other bulk commodities.

We are concerned because the economy of Vancouver is highly dependent on the health of the Port of Vancouver, which will be increasingly important to all of Canada, with the growing trade of the Pacific-rim countries. An ever-increasing quantity of bulk commodities such as coal, grain, potash, sulphur, phosphate rock and copper move through this port. If rail services to Vancouver are curtailed, and/or restricted through lack of rail-car capacity and adequate trackage, our economy is threatened. The provincial economy is similarly threatened and so is the economy of the rest of Canada.

We do not believe that the appropriate solution is bandaid help to the railways from a deficit-ridden federal government. A lasting and equitable solution must be sought through the co-operation of the railways, the grain producers and the government. A revision of the Crow rate is vital. Our railways must be made commercially viable in all of their services. Any subsidies needed for the hauling of grain should be paid to the producers and not to the operators of the transportation facilities. We believe in a user-pay policy, and we believe that the producers can and will, as some producer organizations have already indicated, reap benefits from this form of efficient incentive.

There are four factors in this equation: the farms, the grain-gathering system, the railways and the ports; but the solution starts with incentives for market efficiencies at the farm level. Bill C-155, we believe, should also include a sunset clause, mandating Parliament's review of the payment formula and

[Traduction]

tout le monde était heureux, le statu quo pourrait peut-être être maintenu. Toutefois, tout le monde n'est pas heureux à l'heure actuelle, et cette situation peut seulement empirer au cours des prochaines années. Les sociétés ferroviaires, y compris *B.C. Rail*, se voient obligées de transporter les céréales à des tarifs non rentables. Cela les empêche de pouvoir fournir et améliorer les services et les installations qui sont, elles le savent, nécessaires à l'ensemble du Canada.

Selon les estimations, les sociétés ferroviaires perdent à peu près un million de dollars par jour dans le transport des céréales, et cela dure depuis un certain nombre d'années. Les ressources dont les sociétés disposent pour venir à bout d'un manque de capacité et/ou de l'éviter sont en train de s'épuiser. Il y a des limites aux progrès qui peuvent être réalisés par de petites améliorations des voies ferrées, de meilleurs signaux et l'emploi de trains plus longs et plus chargés. La fuite de ressources créée par cette anomalie des tarifs du transport des céréales rend extrêmement difficile, sinon impossible, le maintien de bons services sur les lignes secondaires, l'achat de nouveau wagons et la production des voies requises. Autrement dit, à cause d'un déficit soutenu dans les services de transport des céréales et d'une impossibilité de réunir le capital nécessaire, les sociétés ferroviaires n'ont pas pu financer les projets d'expansion qu'il faut entreprendre pour satisfaire la demande croissante d'installations pour le transport des céréales et d'autres produits en vrac.

Cela nous préoccupe parce que l'économie de Vancouver dépend beaucoup de la santé du Port de Vancouver, qui sera de plus en plus important pour l'ensemble du Canada en raison du commerce grandissant avec les pays du Pacifique. Une quantité toujours croissante de produits en vrac comme le charbon, les céréales, la potasse, le soufre, la roche phosphatée et le cuivre passent par ce port. Si les services ferroviaires de Vancouver sont réduits et/ou limités à cause d'un manque de capacité en wagons ou de l'absence de voies suffisantes, notre économie est menacée. La même menace est suspendue sur l'économie de la province et il en va de même pour l'économie du reste du Canada.

Nous ne croyons pas que des expédients offerts aux sociétés ferroviaires par un gouvernement fédéral enlisé dans les déficits constituent une solution appropriée. Il faut chercher une solution durable et équitable avec la collaboration des sociétés ferroviaires, des producteurs de céréales et du gouvernement. Une révision du tarif du Nid-de-Corbeau est vitale. Nos sociétés ferroviaires doivent devenir rentables dans tous leurs services. Toute subvention nécessaire au transport des céréales devrait être versée aux producteurs et non aux opérateurs des installations de transport. Nous croyons en un système de subvention pour les utilisateurs et nous pensons que les producteurs pourront effectivement, comme certaines organisations de producteurs l'ont déjà souligné, tirer avantage de cette forme d'encouragement efficace.

Il s'agit d'une équation à quatre facteurs: les fermes, le système de collecte des céréales, les sociétés ferroviaires et les ports; mais la solution commence par des mesures d'encouragement au niveau des fermes. Le projet de loi C-155 devrait, à notre avis, comporter une clause qui spécifie la date future à

[Text]

other provisions at some specific time in the future. Other amendments such as the definition of "an applicable grain export" should be given consideration while the wording of the bill is being finalized. Other interested groups will have detailed these amendments in their own submissions.

The Minister of Transport, the Hon. Jean-Luc Pepin, in response to the Gilson report and many other briefs—including our own—on the subject, has shown considerable concern and initiative about the problems caused by an outdated Crow rate. We believe that he understands that a desperate shortage of rail-car capacity is all too imminent, and that it would damage our export trade irrevocably. Mr. Pepin has said that a solution should be sought through revision of the Crow rate with the agreement of the three parties concerned. The Board of Trade of Vancouver agrees.

[Translation]

laquelle le Parlement évaluera la formule de paiement et d'autres dispositions. D'autres amendements, comme celui de la définition d'une «exportation de grains soumises à la loi», devraient être envisagés au stade de la rédaction du libellé final du projet de loi. D'autres groupes intéressés auront décrit ces amendements dans leurs mémoires.

Le ministre des Transports, l'hon. Jean-Luc Pepin, dans sa réaction au rapport Gilson et à beaucoup d'autres mémoires—y compris au nôtre—portant sur ce sujet, a fait preuve d'un très haut degré d'intérêt et d'initiative en ce qui concerne les problèmes causés par un tarif du Nid-de-Corbeau qui appartient au passé. Nous croyons qu'il se rend compte qu'un manque très grave de capacité en wagons de chemin de fer est en effet imminent et qu'une telle crise aurait des conséquences irréversibles pour notre commerce d'exportation. M. Pepin a déclaré qu'une solution devrait être fondée sur une révision du tarif du Nid-de-Corbeau avec l'accord des trois parties concernées. Le *Board of Trade* de Vancouver est du même avis.

• 1410

We believe it is vital to understand that the issue of the Crow rate is of national importance and impacts all commodities. It is not the special purview of the grain shippers only. When preferential rates are extended to one commodity, other products will need to bear disproportionately higher tariffs. This will adversely affect our entire economy and hinder our international trading capability.

In summary, The Vancouver Board of Trade, on behalf of its membership, urges that the Crow rate be revised to a rate that is comparable to rates charged for the hauling of other bulk commodities. We would have preferred a bill that more closely reflected the recommendations made in the Gilson report, such as the phasing in of payments directly to the producer. We believe if any subsidy is required, it should be paid to the producers, not the carriers. However, if the subsidy is to be paid to the railways, as is now being proposed in Bill C-155, care must be taken to ensure that provision is made to include B.C. Rail, so that the Peace River grain producers of British Columbia are not discriminated against.

Bill C-155 is a necessary and long-overdue first step towards a more efficient grain transportation system for Canada. It should be passed; preferably with appropriate amendments, but nevertheless passed without further delay.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

For the record, we are on Clause 2 of Bill C-155.

Nous croyons qu'il est vital de se rendre compte que la question du tarif du Nid-de-Corbeau est une question d'importance nationale qui a des répercussions sur tous les produits. Elle ne relève pas de la compétence unique des expéditeurs de grain. Lorsqu'on accorde des tarifs préférentiels à un produit, d'autres produits voient leurs tarifs s'accroître d'une façon disproportionnée. Une telle situation a des effets négatifs sur l'ensemble de l'économie et fait obstacle à nos activités de commerce international.

En résumé, le Vancouver Board of Trade, au nom de ses membres, demande instamment que le tarif du Nid-de-Corbeau soit révisé et fixé à un niveau comparable aux tarifs demandés pour le transport d'autres marchandises en vrac. Nous aurions préféré un projet de loi qui tiendrait compte davantage des recommandations du rapport Gilson, par exemple l'implantation graduelle d'un système de versements directs au producteur. Nous estimons en effet que si une subvention est nécessaire, elle doit être versée aux producteurs, et non pas aux transporteurs. Toutefois, si la subvention doit être versée aux sociétés ferroviaires, selon les propositions actuelles du projet de loi C-155, il faudra s'assurer que les dispositions nécessaires seront prises pour inclure B.C. Rail, afin que les producteurs de grain de la région de Peace River en Colombie-Britannique ne subissent pas de discrimination.

Le projet de loi C-155 constitue une première étape nécessaire, qu'on attendait depuis longtemps, vers la mise en place d'un système plus efficace de transport du grain au Canada. Il devrait être adopté, de préférence avec les amendements appropriés, mais néanmoins adopté dans les plus brefs délais.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Pour les dossiers, nous en sommes actuellement à l'article 2 du projet de loi C-155.

[Texte]

I would now call on Mr. Cook to be the first questioner. Mr. Cook, you will share your time with Mr. Mazankowski.

Mr. Cook: Thank you, Mr. Chairman.

Sir, for a change—it rarely happens in a parliamentary committee, but I listened to your presentation with great interest, not finding anything in it that I can disagree with. I will not ask you any questions, but simply compliment you on expressing a very solid British Columbia point of view, I believe, and also noting the various aspects of this particular bill which are so controversial and of such interest, not only to us here but to those on the prairie. An excellent presentation... and I could find no fault with it or really add anything to what you have said.

Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cook.

I call on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

That is a tough statement to follow. Mr. Cook was not with us, as you know, Mr. Chairman, when we visited Alberta, Saskatchewan, and Manitoba. While I can certainly commend the witness for bringing forth some very concrete and specific proposals, I would have to tell him that when he talks about and concurs with the challenge of three parties resolving the issue—and I presume he refers to governments, railways, and the producers—I can tell him that there is far from a clear consensus from the producers on any support for this bill and the initiative of the government; and that is concurred in by the three provincial governments, Alberta, Saskatchewan, and Manitoba, as well as the three prairie pools, the United Grain Growers, and literally every farm organization. There are some who support the thrust and the intent, but only if there is major—and I repeat, very major and fundamental change.

So I think your brief probably misses that very important component, and that is the views and the positions of the producer, who will be the most affected directly by this bill, in that he sees in it a removal of a fixed freight rate which has been enshrined in law for many years; he sees various implications for the future of the family farm, the rural economy, the future of rural communities, and the fact that, as was pointed out by some professors in the Province of Saskatchewan... they made the point that if this bill is passed, some 30,000 to 35,000 farms in rural Saskatchewan could decline.

So while you look at it strictly from an economic point of view—and I do not fault you for that—I have to tell you that there are some very major social, cultural, and indeed emo-

[Traduction]

J'invite maintenant M. Cook à poser les premières questions. Monsieur Cook, vous partagerez votre temps avec M. Mazankowski.

M. Cook: Merci, monsieur le président.

Monsieur, pour un changement—cela se produit rarement dans un comité parlementaire, mais j'ai écouté votre présentation avec beaucoup d'intérêt, et je n'ai trouvé aucun élément avec lequel je puisse être en désaccord. Je ne vous poserai aucune question; je veux simplement vous féliciter d'avoir exprimé avec beaucoup de clairvoyance, je crois, le point de vue de la Colombie-Britannique, et aussi d'avoir relevé les divers aspects de ce projet de loi particulier qui sont si controversés et qui présentent tant d'intérêt, non seulement pour nous mais aussi pour les gens des Prairies. Une excellente présentation—je n'y relève aucune faille et il n'y a vraiment rien que je puisse ajouter à ce que vous avez dit.

Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci, monsieur Cook.

Je cède la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Voilà une attitude que j'ai du mal à comprendre. M. Cook n'était pas parmi nous, comme vous le savez, monsieur le président, lorsque nous avons visité l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Bien que je puisse certainement complimenter le témoin pour avoir présenté certaines propositions très concrètes et très précises, je dois lui dire que lorsqu'il exprime le souhait que la question soit résolue par trois parties—and je suppose qu'il veut dire les gouvernements, les compagnies de chemin de fer et les producteurs—je peux lui dire qu'on est loin de noter un consensus clair chez les producteurs quant au soutien à accorder à ce projet de loi et à l'initiative du gouvernement; et à cette voix viennent s'ajouter celles des trois gouvernements provinciaux de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, ainsi que des coopératives des Prairies, des *United Grain Growers* et de pratiquement toutes les associations agricoles. Il y en a qui approuvent l'initiative et l'intention manifestées, mais seulement si des changements importants—and je répète très importants et fondamentaux—sont apportés.

Je crois donc que votre mémoire passe à côté de cet élément très important que sont les opinions et les positions du producteur, qui sera le plus directement touché par ce projet de loi ayant pour effet d'éliminer un tarif de transport fixe qui a été encastré dans la loi depuis de nombreuses années; le producteur entrevoit diverses conséquences pour l'avenir de la ferme familiale et de l'économie rurale, l'avenir des localités rurales et la possibilité que, comme le soulignaient certains professeurs de la province de la Saskatchewan—theyls ont indiqué que si le projet de loi était adopté, quelque 30 000 à 35 000 fermes des régions rurales de la Saskatchewan pourraient voir leurs affaires péricliter.

Par conséquent, pendant que vous examinez la question strictement d'un point de vue économique—and je ne vous blâme pas pour cela—je dois vous dire que ce projet de loi recèle de

[Text]

tional aspects to this particular piece of legislation; and I wonder if you have taken that into account.

The Vice-Chairman: Mr. Barter.

Mr. Barter: I appreciate what you are saying. I also do not believe in the tooth fairy; and I do not discount the difficulties. But the Board of Trade of Vancouver is fully consonant that Canada has to trade to live and to expand. We know we are dragging behind on productivity, we know we are facing ever-increasingly tough competition. Unless we know the true cost of doing business in all segments of our society, we feel we are just going to be kidding ourselves and getting ourselves into an increasing problem. This bill does go part of the way to trying to resolve one of those very difficult problems.

Mr. Mazankowski: I do not think the prairie farmer would disagree that we must trade to live and expand our economic activity. The fact of the matter is that the grain export market contributes some \$6 billion to the Canadian economy. That provides for tremendous spin-off. The fact of the matter is that the farmer's price of his grain is now equal to roughly the equivalent of 1973-74; and you know the impact of inflation over that period of time. He is being asked to face a rather exorbitant increase in his freight rate, double in 1985-86 and five times in 1990-91, with the prospect of declining... certainly there is not much of a prospect for increased grain prices; and he has to be competitive to achieve a penetration of the world markets. Any increase in freight rate costs will come out of the pockets of the farmer, because it will be reduced by that amount, and the implications, as has been pointed out by the Saskatchewan brief, the Manitoba brief, and to quite an extent the Alberta brief, for the future of the prairie grain producer are devastating.

Mr. Barter: Yes, I think that is also, of course, the reason for the subsidy, which is to try to soften that and bring it in on a reasonable basis. But we have to look to the United States, where they have managed to overcome that problem and are able to do it. I think Canada has to seek the same course of action.

Mr. Mazankowski: The United States is quite different in its geography and its natural advantages in moving grain. Canada has to move its grain much farther than its competing countries. It also has to compete against some very heavy subsidies from countries such as the United States, the EEC, Australia, and Argentina. Do you not believe Canada has to support its grain producers to maintain a competitive edge or at least to be in the same ball park as competing countries?

[Translation]

très importants aspects sociaux, culturels et même émotionnels; et je me demande si vous en avez tenu compte.

Le vice-président: Monsieur Barter.

M. Barter: J'apprécie ce que vous dites. Je ne crois pas non plus aux contes de fée; et je ne minimise pas les difficultés. Mais le *Board of Trade* de Vancouver est pleinement conscient que le Canada a besoin des échanges commerciaux pour vivre et se développer. Nous savons que nous tirons de l'arrière sur le plan de la productivité, nous savons qu'il nous faut affronter une concurrence de plus en plus forte. À moins que nous sachions ce qu'il en coûte réellement pour faire des affaires dans tous les secteurs de notre société, nous ne ferons, à notre avis, que nous raconter des histoires et nous agraverons notre problème. Ce projet de loi nous fera parcourir une partie du chemin vers la solution de ces problèmes très difficiles.

M. Mazankowski: Je ne crois pas que l'agriculteur des Prairies serait en désaccord sur le fait que les échanges commerciaux sont essentiels à la survie et au développement de notre activité économique. Ce qui doit retenir notre attention, c'est que le marché d'exportation du grain contribue pour quelque 6 milliards de dollars à l'économie canadienne. Les retombées sont donc considérables. Ce qui doit retenir notre attention, c'est que le prix qu'obtiennent les agriculteurs pour leur grain est actuellement à peu près égal à sa valeur de 1973-1974; et vous n'ignorez pas quels ont été les ravages de l'inflation pendant cette période. On demande à l'agriculteur d'absorber une augmentation plutôt exorbitante de son tarif de transport, qui aura doublé en 1985-1986 et quintuplé en 1990-1991, juste au moment où il se trouve devant la perspective d'un déclin—les chances qu'on assiste à une augmentation des prix du grain ne sont certainement pas très grandes; et il doit pouvoir soutenir la concurrence pour pénétrer les marchés mondiaux. L'agriculteur devra payer de sa poche toute augmentation des tarifs de transport, car ses revenus seront réduits d'autant; les conséquences, comme l'ont souligné le mémoire de la Saskatchewan, le mémoire du Manitoba et, dans une grande mesure, le mémoire de l'Alberta, seront dévastatrices pour les producteurs de grain des Prairies.

M. Barter: Oui, je crois que c'est aussi, évidemment, la raison de la subvention, c'est-à-dire de tenter d'atténuer cette difficulté et de trouver une solution raisonnable. Mais nous devons regarder du côté des États-Unis, où ils ont pris les dispositions pour surmonter le problème et se sont montrés capables de le faire. Je crois que le Canada doit procéder de la même façon.

M. Mazankowski: Les États-Unis sont fort différents du point de vue de la géographie et des avantages naturels dont profite le transport du grain. Au Canada, il faut déplacer le grain sur des distances beaucoup plus grandes que dans les pays concurrents. Il faut aussi se montrer concurrentiel face à des pays qui offrent des subventions très fortes comme les États-Unis, la CEE, l'Australie et l'Argentine. Ne croyez-vous pas que le Canada doit soutenir ses producteurs de grain pour qu'ils puissent garder leur léger avantage sur la concurrence ou à tout le moins pour qu'ils se trouvent sur le même pied que les pays concurrents?

[Texte]

Mr. Barter: We feel the subsidy is a continuing support. We feel also that there has been support for a great many years. But I think the most important thing is that we have to develop in Canada the most efficient way possible to market our products to the world market, and the sooner we get to that, the better off we are going to be.

Mr. Mazankowski: Even at the expense of devastating and disrupting the social and cultural lifestyle of the prairie producer?

Mr. Barter: Mr. Mazankowski, having spent the last two years in B.C., we have had a lot of disruptions to our—so I think we understand those things. But it still does not lessen the need to get on with it.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

This morning we heard from the forest industries council. They mentioned in their brief they were concerned about the possibility of capacity rationing on the railways. We have heard that statement made by several other people... the Industrial Traffic League in Ottawa—and that is really the basis on which this bill is based, and I think that is the basis on which their submission is made.

Could you elaborate on that a little bit? If we are asking the producers on the Prairies to pick up some additional financing for capacity that may be needed because of the possibility of railway rationing, that is something other than the cost. I would be interested in knowing what the board of trade thinks about the world prospects for the economy and if in fact we are going to have rationing.

The Vice-Chairman: Mr. Barter.

Mr. Barter: There were times in the past when we faced rationing on boxcars for the movement of lumber. This is in part because of the problems of the U.S. railways in providing additional rolling stock. In a very hot market there is always a shortage of cars.

We are also at the same time aware and concerned that the cost of moving coal from the interior of the province is four times the cost for half the distance to move grain from the Prairies. There are these inequities which exist and which I think have to be resolved for our long-term trading position as a trading nation.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

I now call on Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of short questions.

In the submission that you presented to us today, on page 2 you point out that:

[Traduction]

M. Barter: Nous croyons que la subvention constitue une forme de soutien permanent. Nous estimons aussi qu'un soutien a été accordé pendant de très nombreuses années. Mais ce qui importe avant tout, à notre avis, c'est que nous devons nous doter au Canada des outils les plus efficaces possibles pour vendre nos produits sur les marchés mondiaux, et plus vite nous y parviendrons, mieux cela vaudra pour nous.

M. Mazankowski: Même au prix d'un anéantissement et d'un bouleversement du mode de vie social et culturel du producteur des Prairies?

M. Barter: Monsieur Mazankowski, au cours des deux dernières années en Colombie-Britannique, nous avons eu beaucoup de bouleversements à nos—je crois donc que nous comprenons cela. Mais il n'en reste pas moins nécessaire de résoudre le problème.

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous avons entendu ce matin les représentants du conseil des industries forestières. Ils se disaient inquiets, dans leur mémoire, de la possibilité d'un rationnement de la capacité des compagnies de chemin de fer. Ce même argument a été formulé par plusieurs autres intervenants—la *Industrial Traffic League* à Ottawa—et il s'agit réellement de la base sur laquelle s'appuie ce projet de loi, et je crois que c'est la base sur laquelle ils ont fait leur présentation.

Pourriez-vous être un peu plus précis à ce sujet? Si nous demandons aux producteurs des Prairies d'assumer une part supplémentaire du financement au titre de la capacité qui pourrait être requise à cause de la possibilité d'un rationnement des compagnies de chemin de fer, cela est différent des coûts. J'aimerais avoir l'opinion du *Board of Trade* sur les perspectives de l'économie mondiale et sur la possibilité que survienne effectivement un rationnement.

Le vice-président: Monsieur Barter.

M. Barter: Nous avons dû par le passé faire face à des rationnements des wagons couverts pour le transport du bois de construction. Cette situation était partiellement attribuable aux difficultés qu'éprouvaient les compagnies de chemin de fer américaines à fournir du matériel roulant additionnel. Dans un marché très actif, il y a toujours une pénurie de wagons.

Nous savons aussi, et nous en sommes préoccupés, que le coût du transport du charbon à partir de l'intérieur de la province représente quatre fois le coût du déplacement du grain à partir des Prairies, pour la moitié de la distance. Ce sont là des injustices qui existent et qui à mon avis doivent être éliminées pour favoriser à long terme notre position en tant que nation commerçante.

Le vice-président: Merci, monsieur Mayer.

Je cède maintenant la parole à monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je n'ai que deux brèves questions.

Dans la présentation que vous nous avez faite aujourd'hui, vous soulignez à la page 2:

[Text]

It is estimated that the railways lose approximately a million dollars a day in grain-hauling and have been doing so for a number of years.

There has been a great deal of discussion about the losses, or otherwise. At least you have set out a fairly firm set of figures as to what you perceive the losses to be. I understand that you support the bill; why do you support payments of some \$650 million to offset about \$365 million of losses?

• 1420

The Vice-Chairman: Mr. Barter.

Mr. Barter: I am sorry. As to your question, we are supporting the bill to get the change under way. The matter of the quantitative amount of the losses is something to which we are not directing our attention. What we are trying to get down to is the long-term viability of Canada as a trading nation. This is vitally important to us in B.C. and to our port as to where we are going. We know the competition we are up against, we are facing it in forest products, we are facing it in minerals, and we feel it is time that we started facing it in all sectors of our economy.

Mr. Althouse: To the point that we should overpay by close to \$300 million just to get the thing settled?

Mr. Barter: You may know that we suggested that the payments of the subsidies go to the producers, not to the railways.

Mr. Althouse: I am a little unsure as to how that solves the problem. The debate has been focusing on a capacity problem in the mountains in British Columbia, through which only around 40% of the grain now goes. How do you focus on the problem by spreading 60% of the money for use in a direction other than that where the main problem is? Would it not be more efficient, and would the taxpayers not get more use out of their money if they focused it on the particular problem at hand and solved that, instead of spreading 60% of it elsewhere?

Mr. Barter: Sir, it is obviously your decision and that of the government as to how they do that. We have stated what we recommend that you do, because we think that is the most logical way. I think that is something you have to address.

Mr. Althouse: I am a little confused as to what the logic is, Mr. Chairman. Perhaps the witness would give us the logic of addressing 60% of the money to something that is not part of the problem.

Mr. Barter: We have assumed that with the subsidy going to the producer that then provides the railways with the opportunity to adjust their rates to viable, economic ones and that is the system under which we would like to work. Is this illogical, in your view?

[Translation]

Selon les estimations, les sociétés ferroviaires perdent à peu près un million de dollars par jour dans le transport des céréales, et cela dure depuis un certain nombre d'années.

Il y a eu beaucoup de discussions au sujet des pertes, etc. Au moins, vous avez avancé un ensemble assez ferme de chiffres représentant ce que vous envisagez comme perte. Si je ne me trompe, vous appuyez le projet de loi; pourquoi apuyez-vous le versement de quelque 650 millions de dollars pour compenser une perte d'environ 365 millions de dollars?

Le vice-président: M. Barter.

M. Barter: Je regrette. Pour ce qui est de votre question, nous appuyons le projet de loi pour que les changements soient amorcés. Le chiffre précis des pertes n'est pas une chose à laquelle nous attachons une attention particulière. Ce qui nous préoccupe, c'est la viabilité à long terme du Canada en tant que nation commerçante. Il est d'une importance vitale pour nous en Colombie-Britannique et pour notre port de savoir vers quoi nous nous dirigeons. Nous savons à quelle concurrence nous sommes en butte, nous y faisons face en ce qui concerne les produits forestiers, et les minéraux, et nous estimons qu'il est temps que nous commençons à y faire face dans tous les secteurs de notre économie.

M. Althouse: Au point de devoir payer en trop près de 300 millions de dollars tout simplement pour que cette question soit réglée?

M. Barter: Vous savez peut-être que nous avons proposé que les subventions soient versées aux producteurs et non aux compagnies de chemins de fer.

M. Althouse: Je ne sais trop comment cela va régler le problème. Le débat a porté essentiellement sur le problème de la capacité dans les montagnes de la Colombie-Britannique par lesquelles sont transportées seulement 40 p. 100 environ des céréales. Comment pensez-vous résoudre le problème en consacrant 60 p. 100 de l'argent à une fin autre que celle qui est la source du principal problème? Ne serait-ce pas plus efficace, et les contribuables ne jugeraient-ils pas leur argent mieux utilisés s'il servait à étudier le problème en particulier et à le régler plutôt qu'à en dépenser 60 p. 100 à d'autres choses?

M. Barter: Monsieur, de toute évidence vous et le gouvernement avez décidé comment l'on procéderait. Nous avons dit ce que nous vous recommandions de faire parce que nous pensons que c'est la façon la plus logique d'agir. Je pense que c'est une chose que vous devrez examiner.

M. Althouse: La logique ne m'apparaît pas trop clairement, monsieur le président. Peut-être que le témoin pourrait nous dire sur quel raisonnement il se fonde pour demander que l'on étudie la possibilité de consacrer 60 p. 100 de l'argent à quelque chose qui ne fait pas partie du problème.

M. Barter: Nous avons supposé que si la subvention était versée aux producteurs, cela permettrait alors aux compagnies de chemins de fer de rajuster leur tarif pour qu'il soit rentable et économique, et c'est le système que nous aimerais voir instaurer. Est-ce que cela est illogique, à votre point de vue?

[Texte]

Mr. Althouse: I think it seems to be a preference that appears to be based on, I suppose, a philosophical preference. You have not set out anything in logic that convinces me, other than from a philosophical point of view.

I would like to switch to a couple of other points that you deal with in your brief. You talk about the current co-ordinating function that has been established in the grains industry over the last few years, and you recommend that it be concentrated further, be separated out and made a separate entity, so to speak, and given some very real powers, which is what this bill proposes. How do you think that will produce better results than the results we have gotten over the past five years with a more informal co-operative co-ordinating approach?—which has resulted in measurable improvement, in fact, from an export rate of 18 million tonnes of product to this year something approaching 29 million tonnes. Why mess around with something that is working?

Mr. Barter: Doug, would you like to address that particular question from the committee?

The Vice-Chairman: Mr. Doug Vincent.

Mr. Douglas V. Vincent (Director, Policy Development, The Vancouver Board of Trade): Mr. Althouse, I think you are referring to a recommendation on the last page of our brief concerning greater efficiencies in grain transportation in western Canada.

I think what we have suggested there is that there is now a somewhat fragmented approach to marketing. We suggested that there be a central co-ordinating agency set up that would include both public and private sector involvement, a newly created independent and centralized private-public sector enterprise, representing all the parties concerned, and that they use the most modern electronic technology to assist them in grain transportation—the gathering, delivery, storage, transportation, grading, sorting, shiploading and export marketing and other logistic activities. We may agree that they have done some good things so far, but I think a lot more can be done with the centralization of some of these logistics under one co-ordinating agency.

Mr. Barter: Might I also, on the other question . . . On this \$650 million, you did realize that about \$300 million of that is for branch-line subsidies?

The Vice-Chairman: Thank you very much. I want to advise you that as we have travelled from city to city for these hearings the regular members of the committee and their alternates have been joined by local members or representatives in the federal government, members from that province. Today we welcome Mr. Ian Waddell, who is from British Columbia. He is going to use up the balance of Mr. Althouse's time. He would like to ask a question.

[Traduction]

M. Althouse: Cela me semble être une préférence qui paraît se fonder, je suppose, sur une préférence idéologique. Il n'y a rien dans votre raisonnement qui me convainque, sauf sur le plan idéologique.

J'aimerais passer à d'autres points dont vous avez traité dans votre mémoire. Vous parlez de l'actuelle fonction de coordination qui a été établie dans l'industrie des céréales au cours des quelques dernières années, et vous recommandez que cette fonction soit concentrée davantage, devienne une fonction distincte, voire une entité en soi, si l'on peut dire, et que lui soient conférés des pouvoirs très réels, ce qu'en fait ce projet de loi propose. Comment pensez-vous produire des résultats meilleurs que ceux qu'a donnés, ces cinq dernières années, la méthode plus officieuse de coordination coopérative?—Ce qui a amené une amélioration mesurable qui, de fait, s'est traduite par une augmentation du taux d'exportation de 18 millions de tonnes de produits à environ 29 millions de tonnes cette année. Pourquoi vouloir chambarder ce qui marche bien?

M. Barter: Doug, aimeriez-vous développer davantage cette question particulière pour le bénéfice des membres du comité?

Le vice-président: M. Doug Vincent.

M. Douglas V. Vincent (directeur, élaboration de politiques, The Vancouver Board of Trade): M. Althouse, je pense que vous faites allusion à une recommandation qui figure à la page de notre mémoire concernant l'accroissement de l'efficacité du transport des céréales dans l'Ouest du Canada.

Je pense que ce que nous avons voulu laisser entendre, c'est qu'il y avait, à l'heure actuelle, une façon plutôt fragmentée d'envisager la commercialisation. Nous proposons que soit mise sur pied une agence centrale de coordination qui ferait appel à la participation tant du secteur public que privé, la création d'une nouvelle entreprise autonome et centralisée dont le fonctionnement relèverait des secteurs privé et public et qui représenterait toutes les parties en cause, et qui aurait recours aux techniques électroniques les plus modernes pour l'aider en matière de transport de céréales—cueillette, livraison, entreposage, transport, catégorisation, tri, chargement sur les bateaux et commercialisation des exportations et autres activités logistiques. Bien sûr, nous admettons qu'ils ont fait du bon travail jusqu'à ce jour, mais je pense que beaucoup pourrait encore être fait si la centralisation de certaines de ces activités logistiques était assurée par une seule agence de coordination.

M. Barter: Puis-je également, en ce qui a trait à l'autre question . . . De ces 650 millions de dollars, vous rendez-vous compte qu'environ 300 millions de dollars seront versés au titre de subventions relatives aux voies de service?

Le vice-président: Merci beaucoup. J'aimerais vous informer qu'au cours de nos déplacements d'une ville à l'autre pour ces audiences, des membres ou représentants locaux du gouvernement fédéral, des membres de chaque province se sont joints aux membres réguliers du comité et à leurs substituts. Aujourd'hui, nous souhaitons la bienvenue à M. Ian Waddell qui vient de la Colombie-Britannique. Il utilisera le reste du temps qui avait été mis à la disposition de M. Althouse. Il aimera poser une question.

[Text]

M. Waddell: Merci, monsieur le président.

Je désire vous souhaiter, ainsi qu'à tous les membres du Comité, la bienvenue dans notre très belle ville de Vancouver!

I have, gentlemen, three comments, comments in the nature of questions, and I would like your responses to them, if you would not mind.

Firstly, I might say that my riding has many workers who work in the Port of Vancouver, and I, too, feel that our port in many ways depends on the railways in Canada. It is very important to all of us, as you have said in your brief. But I wonder, could we not just get on with the existing improvements to carrying the grain, to the grain trade, to the way the railways carry the grain? I am informed that there is a minimal interchange between CP and CN in the way they transport the grain, that they are like, to quote someone, two ships passing in the night. If we got on with rationalizing the methods of carrying the grain we might be able to increase productivity there and increase the shipments of grain. Then we could take the grain problem out of the problem of the government and the railways and of increasing rail capacity generally for other goods. Would you agree with me that maybe that is the way we should go, rather than getting into this interminable wrangle over the historic Crow's Nest rate?

The Vice-Chairman: Mr. Barter.

Mr. Barter: I think surely there are always steps in that direction, and we certainly are aware that it has been studied to death up to this point. But I do not think anything is possibly going to substitute for a rate that was created in another century and which is going to have even more impact as we move from the 20th to the 21st century. As we say, an awful lot has been done already in trying to minimize that, but there still is this basic flaw in income base which has to be directed to provide the necessary capital to address the problems as we see them.

Mr. Waddell: Let me put this proposition to you, and get your comments: We have a government in Canada that is basically dominated by Quebec members and a little bit by Ontario members and some Maritime members in the government. This is a government that proposes—the Trudeau government—to come to western Canada with this legislation, make a basic change in the life of western Canadian farmers and break a bargain of confederation. I wonder how they would feel if we were the government in Canada—and this is not a racist statement—if we were the Government of Canada, either the Conservatives or the NDP, and we were weighted heavily with people from western Canada and Ontario and with no people from Quebec, and we were to change the life of Quebec by repealing, for example, the bilingualism laws? I bet you would have a revolution in Quebec. I wonder why members from Quebec and the government do not understand that

[Translation]

M. Waddell: Thank you, Mr. Chairman.

I wish to welcome you and all the members of the committee to our very beautiful city of Vancouver.

Messieurs, j'ai trois commentaires à formuler, des commentaires sous forme de questions et j'aimerais connaître vos réactions à ces commentaires, si cela ne vous ennuie pas.

D'abord, je me permets de dire que dans ma circonscription il y de nombreuses personnes qui travaillent au Port de Vancouver, et moi aussi j'estime que de bien des façons notre port dépend des chemins de fer du Canada. Certes, le port est très important, comme vous le dites si bien. Je me demande si nous ne devrions pas nous attarder à la question des améliorations en cours touchant le transport des céréales vers les marchés, à la façon dont les chemins de fer transportent les céréales? Je me suis laissé dire qu'il y avait très peu de communication entre le CP et le CN en matière du transport de céréales, que ces compagnies sont, comme quelqu'un l'a dit, comme deux bateaux qui se croisent dans la nuit. Si nous nous attaquions à la rationalisation des méthodes de transport des céréales, nous serions peut-être en mesure d'accroître la productivité dans ce domaine et de multiplier les expéditions de céréales. Nous atténuerions alors l'une des préoccupations du gouvernement et des chemins de fer que suscitent d'une part le transport des céréales et d'autre part l'accroissement de la capacité ferroviaire en général pour le transport d'autres marchandises. Ne seriez-vous pas d'accord avec moi pour dire que c'est peut-être la seule façon de procéder plutôt que de s'enliser dans cet interminable débat au sujet du tarif historique du Nid-de-Corbeau.

Le vice-président: Monsieur Barter.

M. Barter: À mon avis il y a certainement toujours eu des pas fait dans cette direction et il ne fait aucun doute que nous sommes conscients que la question a été étudiée sous toutes les coutures jusqu'à maintenant. Mais je ne pense que rien pourra remplacer un tarif qui a été établi au cours d'un autre siècle et qui aura davantage de répercussions à mesure que nous passerons du 20^e au 21^e siècle. Comme nous l'avons dit, beaucoup a été fait déjà pour tenter de minimiser les effets du tarif, mais il existe toujours cette lacune de revenus, lacune qu'il faudra examiner afin d'obtenir le capital nécessaire pour régler le problème auquel nous faisons face.

Mr. Waddell: Permettez-moi de vous faire la proposition suivante et vous me direz ce que vous en pensez: nous avons au Canada un gouvernement qui est composé essentiellement de députés du Québec, de quelques-uns de l'Ontario et d'autres des Maritimes. Voilà un gouvernement qui propose—le gouvernement Trudeau—de venir dans l'Ouest du Canada présenter cette loi, d'effectuer un changement fondamental dans la vie des agriculteurs de l'Ouest canadien et de mettre fin à l'une des ententes de la Confédération. Je me demande ce qu'ils penseraient si nous étions le gouvernement du Canada—and ce n'est pas un propos raciste—si nous étions le gouvernement du Canada, soit le Parti conservateur ou le NPD, et que ce gouvernement était fortement composé de gens de l'Ouest du Canada et de l'Ontario et ne comprenait aucun député du Québec, et que nous devions modifier la vie des gens du Québec en abrogeant, par exemple, les lois sur le bilinguisme?

[Texte]

the people out west do not want the Trudeau government, do not think the Trudeau government has any mandate to change this.

My question to the witness is this: How do you feel, as western Canadians, about having this legislation, this historic bargain of confederation, broken by a government that is not, to say the least, very representative of western Canada?

• 1430

The Vice-Chairman: I would point out to the witnesses that they do not have to answer political questions, and they can take or leave other questions as they may wish.

Mr. Barter: Thank you, Mr. Chairman. I consider myself a Canadian and I happen to be a resident of the west. The Board of Trade takes the same approach in all of its tasks that we are Canadians. Obviously, we have to look at things from the point of view of our own people but certainly within the matter of a national policy. So we find no inconsistency in our brief to those objectives.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Waddell, in deference, you have just come to our committee. I know how Madam Sauvé feels as the Speaker. You say, "short preambles" and we have agreed to that unanimously in this committee, so I will let you have one more short question, but then I have to move on.

Mr. Waddell: Do you accept the notion of a subsidy at all to grain producers? For example, if the forests in B.C. were located in the southern Prairies rather than on the Coast and we had to get our timber to market, would you accept a subsidy being paid by the federal government to help put that timber to market?

Mr. Barter: First of all, Mr. Waddell, the subsidy in our view is a transitional provision. You will note that in our brief we ask that there be some sort of a sunset clause, by which there would be a mandatory review to see the continuing need for that, particularly since we know that the economies of the prairie provinces are going through major changes at the present time in the matter of oil, gas, forest products, uranium, potash, et cetera. So, I have no trouble with the matter of the transitional provisions of the subsidy.

Mr. Waddell: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Flis, please.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I was very pleased to hear my good friend, Mr. Cook, mention to the witnesses what

[Traduction]

Je parierais que nous aurions une révolution au Québec. Je me demande pourquoi des députés du Québec et le gouvernement ne comprennent pas que les gens dans l'Ouest ne veulent pas du gouvernement Trudeau, ne pensent pas que le gouvernement Trudeau ait un mandat quelconque pour modifier ce tarif.

La question que je veux poser au témoin est la suivante: en tant que Canadiens de l'Ouest, comment vous sentez-vous à l'égard de cette loi, de cette entente historique conclue au moment de la confédération et que vient briser un gouvernement qui n'est pas, c'est le moins que l'on puisse dire, très représentatif de l'ouest du Canada?

Le vice-président: Je signale aux témoins qu'ils ne sont pas tenus de répondre à des questions de nature politique et qu'ils sont libres de répondre ou non aux autres questions.

M. Barter: Merci, monsieur le président. Je me considère Canadien et il se trouve que je demeure dans l'Ouest. Dans tout ce qu'elle entreprend, la Chambre de commerce part toujours du principe que nous sommes Canadiens. Nous devons évidemment aborder toute question du point de vue de nos membres mais bien sûr, sous l'angle d'une politique nationale. Ainsi, nous croyons que notre mémoire ne contient rien qui soit contraire à ces objectifs.

Le vice-président: Merci. Monsieur Waddell, si vous permettez, vous venez tout juste de vous joindre à ce comité. Je comprends ce que Mme Sauvé ressent comme Orateur. Vous dites «court préambule» et c'est ce qui a été convenu par les membres du comité à l'unanimité. Je vais donc vous permettre de poser une dernière question brève et ensuite, j'accorderai la parole à quelqu'un d'autre.

M. Waddell: Appuyez-vous de quelque façon que ce soit l'idée d'une subvention aux producteurs de grain? Par exemple, si les forêts de la Colombie-Britannique étaient situées au sud des provinces des Prairies et non sur la côte et que vous deviez amener le bois au marché, accepteriez-vous que le gouvernement fédéral verse une subvention pour vous aider à amener le bois au marché?

M. Barter: Tout d'abord, monsieur Waddell, je vous signale que la subvention est à notre avis une mesure provisoire. Vous constaterez que, dans notre mémoire, nous demandons que soit prévue une disposition de temporisation, en vertu de laquelle il y aurait un examen obligatoire visant à préciser si le besoin existe toujours, surtout puisque nous savons que les économies des provinces des Prairies subissent des changements importants à l'heure actuelle au chapitre du pétrole, du gaz, des produits forestiers, de l'uranium, de la potasse, ainsi de suite. C'est pourquoi je n'ai aucune objection à l'octroi provisoire de subventions.

M. Waddell: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Flis, s'il-vous-plaît.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Il m'a fait plaisir d'entendre mon bon ami, M. Cook, souligner aux témoins

[Text]

an excellent presentation this was and that he could not find any fault with it whatsoever, and that this is a brief which speaks on behalf of the people of British Columbia. I was very pleased to hear him say that, because many of us at this side of the table know what a rough time he gave us when we were putting the ports bill through. So I am going to remind him of this statement in the House of Commons. But having heard that from him, I know that he will give us every support possible to get this bill right through.

Your bottom line in closing your brief says:

Bill C-155 is a necessary and long overdue first step toward a more efficient grain transportation system for Canada. It should be passed . . . without further delay.

That is your bottom line as I have interpreted it.

Mr. Cook: Mr. Chairman, on a point of order.

Mr. Flis: Mr. Chairman, my next question is . . .

The Vice-Chairman: Excuse me, Mr. Flis. I will recognize you on a point of order, Mr. Cook, if it is one.

Mr. Cook: Of course, it is a point of order. Mr. Flis, do not be mistaken because I can be kind to you on occasion. I understand you may have lost your job today and I thought I would let you off the hook.

The Vice-Chairman: Thank you. Go ahead, Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes, just to set the record straight, I did not lose my job, Mr. Cook. But going on to my next question, I ask if Mr. Pepper still the President of the Board of Trade?

Mr. Barter: I am Chairman of the Board of Trade. Mr Pepper is President, but he is not here today.

Mr. Flis: Right. He wrote a letter to the Hon. Jean-Luc Pepin back in January 29, 1982 and, in that letter he mentioned a threatening shortage of railway capacity; that the Vancouver Board of Trade was among those who recognized as far back as six years ago the urgent need for revising the Crow's Nest statutory rate, for providing grain growers with statutory assurances for rail service and with some protection against the increased rate. So you took that position back there. What made your members so concerned about capacity back in the 1970s?

Mr. Barter: When the board works through its task force, we tried to look 5 and 10 years down the road, because we know the speed with which many things move. We believed we should be trying to look very much to the future as opposed to dealing with today. That is done certainly in certain of our committees but not in this kind of a task force. So the task force on transportation and our standing committees were looking down the road, and that is where we noted these things or wished to bring them to attention at that early time.

[Translation]

l'excellente qualité de cette présentation et le fait qu'il ne pouvait y déceler aucune faiblesse, et qu'il s'agissait d'un mémoire au nom des habitants de la Colombie-Britannique. Il m'a fait grand plaisir d'entendre cela parce que bon nombre de ceux qui sont de ce côté de la table savons les difficultés qu'il nous a causées lorsque nous avons tenté de faire adopter le projet de loi concernant les ports. Je vais donc lui rappeler ses propos à la Chambre des communes. Toutefois, d'après ce qu'il vient de dire, je sais qu'il nous donnera tout l'appui possible pour assurer l'adoption de ce projet de loi.

A la toute fin de votre mémoire, il est dit:

le projet de loi C-155 constitue une première étape nécessaire et longtemps attendue qui mènera à un réseau plus efficace de transport des grains pour le Canada. Il devrait être adopté . . . sans plus tarder.

C'est là votre dernier mot, tel que je l'interprète.

M. Cook: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

M. Flis: Monsieur le président, ma deuxième question est . . .

Le vice-président: Je m'excuse, monsieur Flis. Je vous accorde la parole, monsieur Cook, en vertu de ce rappel au Règlement si c'est vraiment le cas.

M. Cook: Il s'agit effectivement d'un rappel au Règlement. Monsieur Flis, ne vous méprenez pas si je partage votre avis à l'occasion. Je crois savoir que vous avez peut-être perdu votre emploi aujourd'hui et je voulais vous faciliter les choses.

Le vice-président: Merci. Monsieur Flis.

M. Flis: Oui, juste une mise au point, je n'ai pas perdu mon emploi, monsieur Cook. Maintenant, ma deuxième question est la suivante: M. Pepper est-il encore président de la Chambre de commerce?

M. Barter: Je suis président du conseil de la Chambre de commerce. Monsieur Pepper est président mais il n'est pas ici aujourd'hui.

M. Flis: Bien. Le 29 janvier 1982, il a écrit une lettre à l'honorable Jean-Luc Pepin, dans laquelle il soulignait que l'insuffisance de la capacité de transport ferroviaire était à craindre et que la Chambre de commerce de Vancouver était de ceux qui ont reconnu, il y a six ans, le besoin pressant de réviser le tarif du Nid-de-Corbeau, de garantir formellement aux producteurs de grain un service de transport ferroviaire et de les protéger contre une augmentation des taux. C'était votre position à ce moment là. Pourquoi vos membres se préoccupaient-ils tant de la capacité de transport au cours des années soixante-dix?

M. Barter: Lorsque le conseil examine des questions, par l'entremise de son groupe de travail, il tente de prévoir ce qui se produira dans cinq ou dix ans, parce que nous savons à quelle vitesse les circonstances peuvent évoluer. Nous croyons qu'il faut se tourner davantage vers l'avenir plutôt que de se préoccuper de l'immédiat. Cette perspective est sans doute adoptée par quelques-uns de nos comités mais pas par ce genre de groupe de travail. Ainsi, notre groupe de travail chargé d'étudier le transport et nos comités permanents ont tenté de prévoir l'avenir et c'est au cours de ce processus qu'ils ont

[Texte]

Mr. Flis: Do you see the same urgency during the next 5, 10 years, if we just leave the status quo with the Crow's Nest rate in place, as we have heard many of the grain producers want to be done? Do you see a danger in the next 5 or 10 years?

Mr. Barter: Well, on the assumption that we are coming out of a recession world-wide, and the international market is going to go—yes; it escalates and is as serious, if not more serious, today and will be in the next 5 years.

Mr. Flis: All right. Thank you very much. In your brief, you mentioned that:

Bill C-155 should include a sunset clause mandating Parliament's review of the payment formula and other provisions at some specific time in the future.

It sounds like you are looking at this bill as stage one—the first step—but that you want us to build right into that some guarantee that the next step will be looking . . . well, I am not sure how to interpret this, when you say "payment formula". Are you talking of modifying the \$651 million Crow benefit? Or are you talking about the method of payment we have been discussing this morning?

Mr. Barter: We believe that, if you do not provide for the necessary review process, subsidies have a tendency to become stagnated and completely out of date once again as to needs or what they are for. So we feel that anything as important as this, which is part of our whole transportation policy of Canada, requires that review to see that the subsidy is appropriate, inappropriate, or to know whether it applies.

Mr. Flis: But when you say "payment formula", could you clarify what you mean a little?

Mr. Barter: As you know, in our original brief we found a great deal to commend in the Gilson report. Ideally, I guess we wished there was no need for subsidies, obviously. I think everybody in business wishes that, and I am quite sure the prairie wheat farmers wish the same thing. But we recognize there have to be transitional provisions; therefore, make sure that you continually re-examine those transitional provisions to ensure they are still pertinent and doing the job you intended them to do.

Mr. Flis: Right. This is my last question. Yes; you talked quite strongly about maintaining and preserving the health of the Port of Vancouver. Do you see this bill complementing Bill C-92? Do you see this as, sort of, finally, the country evolving a first-class transportation system from the producer level right to getting the product to the Pacific rim countries, or wherever?

[Traduction]

dégradé ces phénomènes et qu'ils ont voulu les porter à votre attention si tôt.

M. Flis: À votre avis, le besoin sera-t-il toujours aussi pressant, au cours des cinq ou dix prochaines années, si le tarif du Nid-de-Corbeau est maintenu tel que le préconisent de nombreux producteurs de grain qui ont témoigné devant nous? Percevez-vous un danger au cours des cinq ou dix prochaines années?

M. Barter: Eh bien oui, si l'on suppose que la récession tire à sa fin dans tous les pays du monde et que le marché international est sur le point de revivre, le danger s'aggrave et il est tout aussi grand, sinon plus grand, aujourd'hui et il le sera dans cinq ans.

M. Flis: Bien, merci. Dans votre mémoire, vous affirmez que:

le projet de loi C-155 devrait contenir une disposition de temporisation en vertu de laquelle le Parlement doit examiner la formule de paiement et d'autres dispositions, à un moment futur déterminé.

Cela laisse à entendre que vous considérez ce projet de loi comme une première étape, mais que vous voulez que nous y incorporions une garantie que l'étape suivante se rapportera à . . . je ne sais trop comment interpréter vos propos, c'est-à-dire ce que vous entendez par «formule de paiement». Parlez-vous de modifier la subvention du Nid-de-Corbeau de 651 millions de dollars? Ou s'agit-il de la méthode de paiement dont nous avons discuté ce matin?

M. Barter: Nous sommes d'avis que, si vous ne prévoyez pas un processus d'examen obligatoire, les subventions auront tendance à ne plus correspondre à la réalité et à ne plus être conformes aux besoins ni aux objectifs. Nous croyons donc qu'il faut nécessairement prévoir l'examen d'un aspect aussi important qui s'insère dans la politique globale de transport Canada, afin que l'on puisse déterminer si les subventions sont convenables ou non ou si elles correspondent aux besoins établis.

M. Flis: Pourriez-vous cependant préciser ce que vous entendez par «formule de paiement»?

M. Barter: Comme vous le savez, dans notre mémoire initial, nous avons relevé de nombreux aspects du rapport Gilson que nous jugions valables. Évidemment, je suppose que la solution idéale serait de ne pas avoir besoin de subventions. Je crois que tous ceux qui sont en affaires souhaitent cela et je suis certain que les producteurs de blé des provinces des Prairies souhaitent la même chose. Nous reconnaissions toutefois qu'il doit y avoir des mesures de transition; il faut donc prévoir un examen continu de ces dispositions provisoires pour s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et qu'elles permettent d'atteindre les objectifs que vous avez fixés.

M. Flis: D'accord. Voici ma dernière question. Vous avez en effet fortement insisté sur la nécessité d'assurer et de préserver la santé économique du port de Vancouver. Croyez-vous que ce projet de loi soit le complément du projet de loi C-92? À votre avis, s'agit-il en quelque sorte enfin, de la mise sur pied par le pays d'un réseau de transport de première qualité destiné à

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Vincent.

Mr. Vincent: Yes. The Vancouver Board of Trade's position with respect to the Ports Corporation Act and the ports policy, was to recommend very strongly that more local autonomy be given to the local ports corporation. I think with the passage of Bill C-92 and the ability now of the new Ports Corporation in Vancouver to deal on a day-to-day basis with issues as they arrive and problems as they arise, they will be able to cope with whatever comes their way through the passage of Bill C-155. I think that ability now rests in the Port of Vancouver to reach out and get the information they need to deal on a day-to-day basis. They have that ability now under the new Ports Corporation Act.

[Translation]

assurer le mouvement des produits du lieu de production aux pays du Pacifique ou d'ailleurs?

Le vice-président: Monsieur Vincent.

M. Vincent: En ce qui concerne la Loi sur la Société canadienne des ports et la politique connexe, la Chambre de commerce de Vancouver a décidé de recommander fortement qu'une plus grande autonomie soit accordée aux sociétés locales d'exploitation des ports. Je crois qu'avec l'adoption du projet de loi C-92 et la possibilité qu'il confère maintenant à la nouvelle Société du port de Vancouver de régler les problèmes et les questions à mesure qu'ils se présentent, qu'elle sera en mesure d'assumer toutes les conséquences que peut entraîner pour elle l'adoption du projet de loi C-155. Je crois que les autorités du port de Vancouver sont maintenant en mesure de faire les démarches nécessaires pour obtenir l'information dont elles ont besoin pour régler les problèmes au jour le jour. Ils ont cette possibilité en vertu de la nouvelle Loi sur la Société canadienne des ports.

• 1440

Mr. Flis: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Siddon: A point of order, Mr. Chairman. If I might raise just a matter of clarification with the witnesses, I note on the last page of the brief a considerable similarity with other briefs we have heard this morning from the Mining Association of British Columbia, the Employers Council of British Columbia and the Canadian Chamber of Commerce in that our witnesses advocate a subsidy probably to be paid to the producers, not the carriers, and that the BCR be included in the legislation. Then we have the very final statement, on page 5, the suggestion that the legislation should be passed "preferably with appropriate amendments", but nevertheless passed.

I wish our witnesses might clarify as to whether they want members of Parliament from British Columbia to hand this to the government on a platter, if it be the government's wish and that the dominant members from Ontario and Quebec, that the legislation be passed without amendment. Is that acceptable? Or are they telling this committee that they really are prepared to push for these amendments? We cannot have it both ways. Do we give them bad legislation? Is that preferred to no legislation, or do they think their role here is to make a strong case on behalf of British Columbia's interest so that the BCR be properly recognized in this legislation, and that in fact the subsidies be paid to producers? Are we going to have it both ways, or are you prepared to join with us to see that these amendments are made?

Mr. Barter: First of all, obviously you prefer a bill that was going to take care of all the things which you would like to see incorporated into it. But the Crow has been so devastating that we will go for half a loaf if we cannot get the whole loaf. That I guess is the only way I can put it.

Mr. Siddon: But by making this . . .

M. Flis: Merci beaucoup, Monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Siddon: Un point d'ordre, Monsieur le président. Permettez-moi de demander quelques précisions aux témoins. Je remarque que la dernière page de votre mémoire ressemble de près à d'autres mémoires exposés ce matin par la *Mining Association* de la Colombie-Britannique, l'*Employers Council* de la Colombie-Britannique et la Chambre de commerce du Canada, en ce sens que les témoins préconisent le versement éventuel d'une subvention aux producteurs, pas aux transporteurs, et que la société BCR soit intégrée au projet de loi. On arrive ensuite à la toute dernière déclaration, à la page 5, qui donne à entendre que le projet de loi devrait être adopté, «de préférence avec les modifications appropriées», mais adopté quand même.

J'aimerais que les témoins disent clairement s'ils veulent que les députés du gouvernement de la Colombie-Britannique en fassent cadeau au gouvernement, si c'est ce qu'il désire, et si les principaux représentants de l'Ontario et du Québec veulent que le projet de loi soit adopté tel quel. Est-ce acceptable? Par contre, affirment-ils, devant ce comité, qu'ils sont vraiment en faveur de ces modifications? Les deux positions sont incompatibles. Allons-nous adopter un mauvais projet de loi? Est-ce préférable à l'absence de projet de loi ou sont-ils d'avis que leur rôle consiste à militer en faveur des intérêts de la Colombie-Britannique pour que le projet de loi tienne vraiment compte de la société BCR et que les subventions soient versées aux producteurs? Allons-nous jouer sur les deux tableaux ou êtes-vous prêts à nous aider à faire accepter ces modifications?

M. Barter: Tout d'abord, vous semblez préférer un projet de loi qui réglerait tous les éléments que vous désirez lui intégrer. Mais le tarif du Nid-de-Corbeau a été tellement néfaste que mieux vaut peu que pas du tout. Voilà ma façon de voir les choses.

M. Siddon: Mais en faisant cette . . .

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you. You have made your point.

Mr. Siddon: But by making this concession, Mr. Barter, am I handing it to these people?

Mr. Barter: We did mention also the matter of a sunset clause which we think should be in it.

The Vice-Chairman: Mr. Masters, your point of order or clarification.

Mr. Masters: A point of order, Mr. Chairman. It is a procedural point of order. Is it to be the procedure that we use the point of order to have a second round of questions? If that is going to be the procedure, then I naturally I would have a question as to what is meant by an appropriate amendment, etc. I am not going to ask that question because this is . . .

Mr. Siddon: Go ahead.

Mr. Masters: Then I will ask the question if Mr. Siddon wants it. But I do not think that is fair to the witnesses, Mr. Chairman, and I would just ask that we all desist from the practice of bootlegging in a second round of questions unless we in fact want to make that part of our procedure. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Masters. The Chair takes note of your point. If this persists then the Chair will have to ask that the decision or ruling of the Chair be upheld.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the point of order, and for the benefit of Mr. Masters who has just joined this committee in recent days, you and the regular chairman have been most flexible in applying the rules. There are no specific and stringent rules. We operate through consensus and co-operation. I do not think it is being unfair to the witness to ask him an extra question or two. I think that is a signal the witness has made a penetrating impact on the committee, and it is a compliment to the witness rather than a stroke of unfairness. Mr. Chairman, we have gone through a lot of witnesses, we have heard a lot of groups and individuals, we have done it through tolerance and we have exercised discretion, and I think that should continue. I implore you to do that.

The Vice-Chairman: Thank you. The Chair would note that this kind of cross wrangling only takes the time of the next witnesses. Mr. Tessier.

M. Tessier: Sur le même rappel au Règlement, monsieur le président.

Selon moi, nous devons appliquer les règles qui ont été établies et nous devons également respecter notre horaire. Je tiens à dire à M. Mazankowski que j'ai participé aux séances du Comité depuis le tout début et que je me refuse à jouer le petit jeu des conservateurs ce matin!

Le vice-président: Merci.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call this the conclusion of the questioning of the witnesses who are here. I want to thank the members of the Vancouver Board of Trade,

[Traduction]

Le vice-président: Merci. Vous avez bien établi votre point.

M. Siddon: Mais en faisant cette concession, Monsieur Barter, est-ce que je ne leur en fait pas cadeau?

M. Barter: Nous avons également fait allusion à une mesure de temporisation qui, selon nous, devrait en faire partie.

Le vice-président: M. Masters, votre point d'ordre ou votre mise au point.

M. Masters: Il s'agit d'un point d'ordre, Monsieur le président, à propos de la procédure; Est-ce dans les normes de faire appel à un point d'ordre pour entreprendre une seconde ronde de questions? Si là est la procédure, j'aurais une question à poser sur ce qu'on entend par modification appropriée et ainsi de suite. Je ne poserai pas cette question parce que c'est . . .

Mr. Siddon: Allez-y.

M. Masters: Je vais la poser puisque M. Siddon le demande. Mais je crois que c'est injuste pour les témoins, Monsieur le président, et je vous demande d'éviter de faire de l'obstruction en entretenant une seconde ronde de questions, à moins que nous voulions en faire une partie des débats. Merci.

Le vice-président: Merci, Monsieur Masters. Le président accepte la mise au point. Si cela persiste, le président devra demander que sa décision soit respectée.

M. Mazankowski: Monsieur le président, concernant le point d'ordre et pour le bénéfice de M. Masters qui ne s'est joint au comité qu'au cours des derniers jours, permettez-moi de dire que le président régulier et vous avez appliqué les règlements en toute souplesse. Il n'existe aucun règlement précis et rigoureux. Notre travail repose sur l'unanimité et la collaboration. Selon moi, ce n'est pas d'être injuste envers un témoin que de lui poser une question additionnelle ou deux. C'est la preuve que le témoin a eu un véritable impact sur le comité et c'est un compliment qu'on lui fait plutôt qu'une injustice envers les autres. Monsieur le président, nous avons entendu de nombreux témoins, plusieurs groupes et plusieurs personnes se sont présentés devant nous; le tout s'est fait dans la tolérance et la discrétion et je crois que ce la devrait continuer. Je vous en conjure.

Le vice-président: Merci. Le président signale que ce genre d'altercation consomme le temps dont dispose le témoin suivant. Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: On the same point of order, Mr. Chairman.

I think we should apply the rules that were established and also adhere to our schedule. I want to say to Mr. Mazankowski that I have participated to the hearings of the Committee from the beginning and that I refuse this morning to play the game of the conservatives.

The Vice-Chairman: Thank you.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je considère qu'il s'agit de la fin de la période des questions posées aux témoins présents. Je tiens à remercier les membres du Vancouver

[Text]

Mr. Barter and Mr. Vincent, for having come here. We appreciate your submission. Thank you very much.

Mr. Barter: Thank you, ladies and gentlemen.

The Vice-Chairman: The Chair would ask the following witnesses to come forward: the representatives of the British Columbia Road Builders Association, Finning Tractor Company, and the Economic Development Commission for the Eastern District of Kootenay. Our records indicate that Mr. John Miller will be here for the road builders; Mr. Bruce Wright for the Finning Tractor Company; and Richard Fonger for the Economic Development Commission.

The Chairman: We will start with the Road Builders Association.

Mr. John Miller (President, British Columbia Road Builders Association): Mr. Chairman, I am the President of the British Columbia Road Builders Association, and also President of Miller Contracting Limited.

The Chairman: Thank you, sir. Welcome to the committee and would you proceed to make your opening statement, please.

Mr. Miller: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, committee members, the initiative taken to revise the Crow rate comes at the time when it is essential that bold steps be taken to ensure that the Canadian economy continues to be among the world leaders.

The British Columbia Road Builders Association strongly supports the federal government's decision to amend the Crow rate and subsequently expand the rail system in western Canada. The expansion of this system will encourage a stabilization of resource industries with benefits to all industry and local communities.

The upgrading of the rail transportation facilities will have a dramatic effect on all industries and residents of western Canada. The cycle that will occur is as follows: (1) At the construction stage of rail expansion, unemployment numbers will be lowered and construction dollars will be injected into the local communities; (2) Through decreased cycle times and increased efficiency, the railroads will be able to offer lower freight rates to the resource industries; (3) With the lower freight costs and reliable delivery systems the resource industries will attain increased market share with their products; (4) Government revenue will increase and stabilize, enabling them to enact stable and responsible programs for all the residents of the country.

The British Columbia Road Builders Association is an association of some 80 employers drawn from all facets of the road-building industry. Our membership represents a considerable proportion of those industries that will be affected by the implementing or otherwise of the revised Crow rate.

The construction industry. As the mega-projects of the past three years wind down, the outlook for the construction

[Translation]

Board of Trade, M. Barter et M. Vincent, d'être venus ici. Nous apprécions votre exposé. Merci beaucoup.

M. Barter: Mesdames et messieurs, merci.

Le vice-président: Le président demande aux témoins suivants de s'avancer: les représentants de la *Road Builders Association* de Colombie-Britannique, de la *Finning Tractor Company* et de la Commission de développement économique du district Est de Kootenay. D'après nos dossiers, M. John Miller représente les entreprises de construction de route, M. Bruce Wright, la *Finning Tractor Company*, et Richard Fonger, la Commission de développement économique.

Le président: Nous débuterons avec la *Road Builders Association*.

M. John Miller (président, Road Builders Association de la Colombie-Britannique): Monsieur le président, je suis président de la *Road Builders Association* de la Colombie-Britannique et également président de *Miller Contracting Limited*.

Le président: Merci, Monsieur. Le comité vous souhaite la bienvenue et vous invite à prononcer votre déclaration préliminaire.

M. Miller: Merci, Monsieur le président. Monsieur le président, membres du comité, nous entreprendrons de réviser le tarif du Nid-de-Corbeau à une époque où il faut absolument prendre des mesures énergiques pour permettre à l'économie canadienne de se maintenir parmi les plus riches du monde.

La Road Builders Association de la Colombie-Britannique appuie avec vigueur le gouvernement fédéral dans sa décision de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau pour pouvoir développer le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada. Cette expansion permettra de stabiliser les industries du secteur primaire et profitera à toutes les collectivités industrielles locales.

L'amélioration du réseau de transport ferroviaire aura des effets marqués sur tous les secteurs d'activité et sur tous les habitants de l'Ouest du Canada. Voici comment ces effets se feront sentir: 1) à l'étape de la construction du développement ferroviaire, le taux de chômage baîssera et cette construction permettra d'investir dans les collectivités locales; 2) grâce à une réduction des délais et à une efficacité accrue, les sociétés ferroviaires pourront offrir des tarifs de transport réduits aux industries du secteur primaire; 3) grâce à cette réduction des frais de transport et à des systèmes de livraison fiables, les industries du secteur primaire et leurs produits obtiendront une part accrue du marché; 4) les revenus des gouvernements augmenteront et se stabiliseront, ce qui leur permettra d'adopter des programmes stables et responsables pour tous les habitants du pays.

La Road Builders Association de la Colombie-Britannique regroupe quelque 80 employeurs provenant de tous les secteurs de l'industrie de la construction de routes. Nos membres comprennent un pourcentage élevé des industries qui seront touchées par la mise en application du tarif révisé du Nid-de-Corbeau.

L'industrie de la construction. Alors que les mégaprojets des trois dernières années arrivent à leur terme, les perspectives de

[Texte]

industry in British Columbia is not good. The injection of the much needed funds into the construction of an upgraded railway system could come in time to prevent heavy unemployment in both construction and its dependent industries. The direct benefits to the industry and its associates would come from track-grade work, which will include excavation, infill, tunnels, rock work, quarry work and gravel crushing; the construction of marshalling yards, which will include repair shops, maintenance depots and site work; the steel industry, which will include rail manufacture, bridge construction, rolling stock, heavy equipment and rail fasteners; the construction materials, which will include gravel, sand, framework, cement, rail ties, etc.; the material handling equipment, which includes trucks, dozers, backhoes, traders and scrapers; and electrical equipment, which includes signalling equipment, potential electrification of systems at tunnels and lighting in the yards.

The need and effect. The above outlines some of the direct immediate benefits to the construction industry. We are, however, aware of many other aspects of the economy that will benefit from the proposal to revise the Crow, and these include, first, the resource industries. It is recognized that the major user of the rail system at this time is the grain transportation industry. In British Columbia, however, a considerable amount of other resources are transported by rail, and these include minerals such as coal, base metals and, of course, forest products.

A factor always high on the list of any proposed industrial development is the access to and transportation from these locations. It is believed that an effective rail system linked to a good road system will promote further development in many areas of the province. This expanded rail system will present an economic stability that will encourage investment and thus make it easier to attract the necessary financing for further projects such as the northeast coal.

Expanding world populations make it essential that resource industries continue to expand. The needs of the population will be met, and with good transportation systems Canadians can maintain and increase their share of world markets at competitive prices.

• 1450

Secondly, the need for governments to improve revenue without direct taxation increases has never been greater. One obvious method of attaining this is for higher production leading to increased royalties from expanded markets. Direct benefits would be obtained by the federal and provincial governments through royalty levies, income taxes, etc., and local governments through increased tax bases from construction of facilities, such as port facilities, maintenance yards, etc.

[Traduction]

L'industrie de la construction de la Colombie-Britannique sont mauvaises. L'investissement des fonds requis pour la construction d'un réseau ferroviaire amélioré pourrait permettre de prévenir un taux de chômage élevé dans l'industrie de la construction et dans ses industries connexes. Ces dernières profiteraient directement des travaux de réaménagement de l'assise des voies comprenant le déblayage, le remblai, les tunnels, l'extraction et le broyage du roc; la construction de cours de triage comprenant des ateliers de réparation et d'entretien et des travaux d'aménagement des lieux; l'industrie de l'acier en profiterait également en construisant des rails, des ponts, du matériel roulant, le matériel lourd et les accessoires d'implantation des voies; les matériaux de construction dont le gravier, le sable, les charpentes, le béton, les traverses, etc.; l'équipement de manutention du matériel dont des camions, des bouteuses, des rétrocaveuses, des nivelleuses et des décapeuses; et le matériel électrique dont les appareils de signalisation, l'électrification éventuelle du réseau dans les tunnels et l'éclairage des cours de triage.

Le besoin et ses effets. Nous avons exposé certains des avantages immédiats dont profiterait directement l'industrie de la construction. Toutefois, de nombreuses autres composantes de l'économie profiteront du projet de révision du tarif du Nid-de-Corbeau dont, en premier lieu, les industries du secteur primaire. Nous savons qu'actuellement l'industrie du transport des céréales est le principal utilisateur du réseau ferroviaire. En Colombie-Britannique, cependant, de nombreuses autres ressources naturelles sont transportées par chemin de fer, notamment des minéraux comme le charbon, des métaux communs et, évidemment, des produits forestiers.

L'accès à ces régions productrices pour transporter ces minéraux constitue un facteur prioritaire de tout projet de développement industriel. L'on croit qu'un réseau ferroviaire efficace, conjugué à un excellent réseau routier, favorisera le développement de nombreuses régions de la province. L'expansion du réseau ferroviaire entraînera une stabilité économique favorisant les investissements et favorisant l'apport des fonds indispensables à d'autres projets comme celui du charbon du Nord-Est.

La croissance démographique mondiale rend indispensable l'expansion des industries du secteur primaire. Les besoins de la population seront satisfaits et, grâce à de bons réseaux de transport, les Canadiens pourront protéger et accroître leur part des marchés mondiaux à des prix concurrentiels.

Deuxièmement, les gouvernements ont plus que jamais besoin d'augmenter leurs revenus sans augmenter les impôts directs. L'une des méthodes les plus évidentes pour y arriver consiste à augmenter la production, ce qui se traduit par une augmentation des redevances par suite de la croissance des marchés. Les gouvernements fédéral et provinciaux en tireraient des profits directs par la perception de redevances, d'impôts sur le revenu, etc. Les gouvernements locaux pourraient également en bénéficier par l'augmentation de l'assiette fiscale relativement à la construction d'installations comme les installations portuaires, les gares d'entretien, etc.

[Text]

Thirdly, the investment community. The economic system in Canada is dependent, at least in part, on a healthy investment atmosphere. The expansion of transportation links in western Canada will assist in developing this atmosphere by establishing confidence in and the promotion of a healthier investment climate when the risk elements of getting natural resources to market have been eliminated. This confidence will subsequently make it easier to raise the necessary financing to ensure a better economic future for industry in general.

Fourthly, the development industry. This portion of industry has been stalled now for some two years with little effort or financing being channelled toward construction of residential and commercial buildings in B.C. Historically, towns and cities have been centred around transportation centres, such as rail junctions. It is believed that the expansion of the rail system will eventually lead to expansion of the centres that it serves with subsequent benefits to both the development of industry and the community at large.

Fifth, the shipping industry. Expansion of the rail system will ensure that the port facilities will be utilized to their capacity. The port facilities have expanded to meet the needs of shipping Canada's resources to the international markets, but the rail system is now the bottleneck. An upgraded rail system will allow the ports to operate at their ultimate designated levels.

Application: Bill C-155 recommends that the increased revenues from the revision of the Crow rate go to the national railways. Much has been written on this approach; however it is urged that the committee consider the situation of B.C. Rail. B.C. Rail handle grain shipments on the same basis as the national railway companies; that is, they are currently absorbing losses. Should the increased benefits be paid to the national companies under the present proposal, B.C. Rail will continue to accrue losses on this portion of their operations.

The B.C. Road Builders Association strongly proposes that any final decision includes making increased revenues available to B.C. Rail in order to accommodate the needs of the farmers in the Peace River region, the area most served by B.C. Rail.

In conclusion, the B.C. Road Builders Association believes that the overall benefit of the Western Grain Transportation Act will be to provide greater stability in the Canadian economy, protect and expand our world markets, reduce unemployment and provide the country with a transportation system that will meet its needs now and for some time into the future. Consequently, we strongly support the initiative to revise the Crow rate through Bill C-155, but suggest that further consideration be given to the inclusion of B.C. Rail to this bill.

[Translation]

En troisième lieu viennent les investisseurs. Le système économique canadien dépend, du moins en partie, de l'existence d'un climat propice aux placements. Le développement du réseau de transport dans l'Ouest canadien contribuera à l'établissement d'un tel climat en suscitant la confiance et en créant un climat plus sain, dans la mesure où les risques que comporte le transport des ressources naturelles vers le marché auront été éliminés. Ce climat de confiance permettra par la suite d'obtenir les capitaux nécessaires à la préparation d'un avenir économique plus serein pour l'industrie en général.

Quatrièmement vient l'industrie de la mise en valeur. Ce secteur industriel est au point mort depuis environ deux ans. En effet, on a consacré peu d'efforts et de capitaux à la construction d'immeubles résidentiels et commerciaux en Colombie-Britannique. Par le passé, les grandes villes se sont formées autour des centres de transport comme les noeuds de voies ferrées. Tout porte à croire que la croissance du système ferroviaire entraînera l'expansion des centres qu'il dessert, au profit du développement industriel et de la collectivité en général.

Cinquièmement, en ce qui concerne l'industrie du transport maritime, la croissance du système ferroviaire favorisera l'utilisation optimale des installations portuaires. Celles-ci ont connu une certaine croissance, afin que les ressources du Canada puissent être exportées vers les marchés internationaux. En revanche, le système ferroviaire constitue maintenant une sorte de goulot d'étranglement. Le développement du système permettra aux ports de fonctionner à leur niveau optimal.

Application: Le projet de loi C-155 prévoit que les surplus de revenus provenant de la révision du tarif du Nid-de-Corbeau seront versés aux compagnies ferroviaires nationales. Cette position a déjà fait couler beaucoup d'encre. Quoi qu'il en soit, nous suggérons fortement que le comité prenne en considération le cas de B.C. Rail. Cette compagnie s'occupe du transport des chargements de grain de la même façon que les compagnies ferroviaires nationales, c'est-à-dire qu'elle subit actuellement des pertes. Si l'augmentation des revenus devait être versée entièrement aux compagnies nationales, aux termes de la proposition actuelle, B.C. Rail continuera à subir des pertes à l'égard de ses opérations en matière de transport du grain.

C'est pourquoi le B.C. Road Builders Association suggère fortement que toute décision finale permette à B.C. Rail de participer à l'augmentation des revenus, afin de répondre aux besoins des cultivateurs de la région de la Rivière de la Paix, soit la région que dessert principalement B.C. Rail.

En conclusion, le B.C. Road Builders Association est d'avis que dans l'ensemble, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest aura pour effet de stabiliser l'économie canadienne, de protéger et d'augmenter la présence du Canada sur les marchés mondiaux, de réduire le chômage, et enfin, de donner au pays un système de transport propre à répondre aux besoins de celui-ci pendant plusieurs années à venir. C'est pourquoi nous applaudissons à l'initiative du gouvernement de réviser le tarif du Nid-de-Corbeau au moyen du projet de loi C-155,

[Texte]

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Miller.

I would now welcome Mr. Richard Fonger, who is here on behalf of the Economic Development Commission for the Regional District of East Kootenay. Mr. Fonger, would you like to make your introductory statement, please?

Mr. Richard Fonger (Vice-President, Economic Development Commission for the Regional District of East Kootenay): Mr. Chairman, committee members and guests, I am honoured to be allowed to appear today before this Standing Committee on Transportation. I am the Vice-Chairman of the Economic Development Commission for the Regional District of East Kootenay. For those of you who are not sure, that is the British Columbia side of the Crowsnest Pass.

Appearing with me today, although they are not at the table, because they will be speaking later tonight, are the mayors of the communities of Cranbrook, Elkford, Fernie, and Sparwood. Their councils have all voted to have them appear before this committee.

The Economic Development Commission represents the entire regional district of East Kootenay. Both municipal and rural areas are represented, and I am appearing here with their unanimous consent. I also have letters of support with me from the City of Kimberley, and also from the City of Revelstoke.

We have come here today from southeast British Columbia to support Bill C-155; to command the federal government of Canada on its efforts to change the archaic Crowsnest Pass freight rates. Among all federal parties it is a foregone conclusion that these old freight rates must be changed. This government, the present Canadian federal government, is the only government who has taken the initiative and had the courage to make the change possible. It is a change that will affect the very future of each of our communities, and the passage of this bill will improve the quality of life for our future generations.

For the cities and districts which I am representing, the issue being heard today will determine whether their future is one of growth and prosperity, or one of stagnation.

It will determine whether our children will be able to grow and prosper, be educated and employed in their home towns, or whether they will have to leave their homes, break up their families and move to larger cities that have not stagnated and stopped growing.

It will determine whether our mines will be able to expand, offering challenging opportunities to young, hard-working Canadians, or whether they will become rationed in their shipments of coal. I say rationed, because it is a real possibility. If all the mines in our area were to go to full production tomorrow, and Canadian farmers were given the word to ship

[Traduction]

mais nous suggérons que l'on approfondisse la question de savoir si *B.C. Rail* doit être visée par les dispositions de la Loi.

Merci.

Le président: Merci, Monsieur Miller.

Je cède maintenant la parole à M. Richard Fonger qui parlera au nom de l'*Economic Development Commission for the Regional District of East Kootenay*. M. Fonger, veuillez faire votre déclaration préliminaire, je vous prie.

M. Richard Fonger (vice-président, Economic Development Commission for the Regional District of East Kootenay): Monsieur le président, membres du comité et invités, c'est pour moi un honneur de comparaître aujourd'hui devant le Comité permanent des transports. Je suis le vice-président de l'*Economic Development Commission for the Regional District of East Kootenay*. Pour ceux d'entre vous qui n'en seraient pas sûrs, il s'agit du côté de la Passe du Nid-de-Corbeau qui se trouve en Colombie-Britannique.

Je suis accompagné aujourd'hui par les maires des municipalités de Cranbrook, d'Elkford, de Fernie et de Sparwood. Ils ne se trouvent pas à la table pour le moment parce qu'ils parleront plus tard ce soir. Tous les conseils de ces municipalités ont voté pour que leur maire comparaîsse devant le comité.

L'*Economic Development Commission* représente tout le district régional d'East Kootenay. Il représente à la fois les régions municipales et les régions rurales, et c'est avec leur consentement unanime que je suis ici aujourd'hui. J'ai également en ma possession des lettres d'appui provenant des villes de Kimberley et de Revelstoke.

Nous sommes venus aujourd'hui du Sud-ouest de la Colombie-Britannique, afin de donner notre appui au projet de loi C-155, et de manifester notre approbation à l'égard des efforts qu'a fait le gouvernement canadien pour modifier le tarif suranné du Nid-de-Corbeau en matière de transport. Au sein des partis fédéraux, tous se sont entendus pour dire que ces vieux tarifs de transport des marchandises devaient être modifiés. Le gouvernement fédéral actuel est le seul à avoir pris l'initiative et à avoir eu le courage de rendre possible la modification du tarif. Cette mesure aura des effets sur l'avenir de chacune de nos collectivités, et l'adoption de ce projet de loi améliorera la qualité de vie des générations futures.

Pour les villes et les districts que je représente, la question qui vous est soumise aujourd'hui déterminera si leur avenir doit être caractérisé par la croissance et la prospérité, ou au contraire, par la stagnation.

De cette question dépend celle de savoir si nos enfants pourront grandir et se développer, s'instruire et travailler dans leur ville natale, ou si au contraire, ils devront quitter leur foyer, briser leur famille et aller vivre dans les grandes villes qui n'ont pas cessé de croître.

Elle déterminera si nos mines pourront se développer et offrir des chances d'avenir aux jeunes Canadiens ambitieux, ou si l'on finira par imposer des quotas à leur production de charbon. Je parle de quotas car il s'agit d'une situation tout à fait possible. Si à partir de demain, toutes les mines de notre région devaient produire à pleine capacité, si l'on faisait en

[Text]

all their available grain to port, and if potash, lumber, and petrochemical industries were to try to ship in large volumes, the present rail system would be overloaded and all shippers would have to face rationing.

The engine of our economy would be stopped, not because of strikes or lockouts, not because of bankruptcies or lack of money or because of lack of raw materials, not because of a limited skilled labour market. The reason would simply be that we could not move any more trains. The present capacity to move trains through the Rogers Pass is about 15 a day. The coal companies alone can contract for two-thirds of that. Where does that leave grain, potash, lumber, sulphur and petrochemicals?

It is not our belief that any Canadian should suffer at the expense of any other Canadian. To say that we want farmers to pay more to ship grain so that we can pay less to ship coal is incorrect. We are aware that coal mined by the workers of Elk Valley is being shipped at a fair rate and that that rate will not be lowered because the grain farmers pay more.

We believe that all Canadians are entitled to a good transportation system: the type of system that can only come about if all users of the system are willing to pay their share of the costs, willing to pay at a level that will not only cover costs, but produce a profit, a profit which can be used to pay dividends to shareholders, invest in new rolling stock, build new tunnels, make capital expenditures which will create jobs and increase the ability to ship more raw materials to tidewater for export or domestic consumption. This is necessary to support the continued growth of the region I represent.

Some would say that growth and expansion are not necessarily the best things for all areas. In retirement communities that may be the case; but without growth and expansion there is no opportunity, and without opportunity there is no incentive, no incentive for bright young minds to be innovative or for aggressive businessmen to promote. In short, there is really no incentive for anyone to make this world a better place than it already is. I know that is not the kind of community I want to live in or raise my children in. I want a community that attracts, one that promotes, one that offers many varied opportunities for my children; one that offers a continuing improvement in the quality of life for each successive generation.

I would like to give you an idea of the kind of growth that we have enjoyed in our area in the past 10 years. I do not feel it is fair to use percentages, because in many instances growth factors are so large that percentage figures become meaningless. I will give you a few examples:

[Translation]

sorte que les cultivateurs canadiens expédient vers les ports tout le grain dont ils disposent, et si les industries de la potasse, du bois et des produits pétrochimiques se mettaient à expédier leurs produits en grandes quantités, le système ferroviaire actuel ne pourrait suffire et les expéditeurs se verraient imposer des quotas.

Le cœur même de notre économie serait bloqué, non pas par les grèves ou les lock-out, par les faillite ou le manque d'argent, par le manque de matériaux bruts, ni par le manque de main-d'œuvre qualifiée sur le marché. La seule raison serait qu'il est impossible d'utiliser plus de trains. À l'heure actuelle, la capacité maximale du *Rogers Pass* est d'environ quinze trains par jour. Les compagnies de charbon prennent déjà par contrat les deux tiers de ce nombre. Que reste-t-il alors pour le grain, la potasse, le bois, le soufre et les produits pétrochimiques?

Selon nous, il n'est pas juste que certains Canadiens souffrent aux dépens des autres. De même, il ne serait pas juste de dire que nous souhaitons que les cultivateurs payent plus pour expédier le grain, afin que nous puissions payer moins pour le transport du charbon. Nous sommes conscients du fait que le charbon extrait par les mineurs d'*Elk Valley* est expédié à un prix équitable, et que ce prix ne sera pas réduit du seul fait que les cultivateurs seront tenus de payer plus cher.

Nous estimons que tous les Canadiens ont le droit de compter sur un système de transport efficace. Or, un tel système ne peut être établi que si tous les usagers sont disposés à payer leur juste part des coûts, non seulement pour couvrir les frais, mais afin de produire des profits qui peuvent ensuite servir à verser des dividendes aux actionnaires, à acquérir du nouveau matériel ferroviaire roulant, à construire de nouveaux tunnels, à placer des capitaux en vue de créer des emplois, et à augmenter la quantité de matériaux bruts expédiés vers les ports pour l'exportation ou la consommation locale. Cela est nécessaire afin d'assurer le maintien du développement de la région que je représente.

On peut prétendre que la croissance et le développement ne sont pas nécessairement souhaitables dans toutes les régions. Dans les collectivités de retraités, cela peut être le cas. Mais sans croissance ni développement, il n'y a aucune chance d'avenir et partant, il n'y a rien pour inciter les jeunes gens intelligents à innover, ni pour inciter les hommes d'affaires dynamiques à mettre leurs ressources en valeur. Bref, il n'y a rien pour inciter qui que ce soit à améliorer la qualité de la vie actuelle. Cela n'est pas le genre de milieu où j'aimerais vivre ou élever mes enfants. Je tiens à vivre dans une collectivité qui soit attrayante, qui mette ses ressources en valeur et qui offre des possibilités variées à mes enfants, c'est-à-dire une collectivité qui offre à chaque génération successive la possibilité d'améliorer encore davantage la qualité de la vie.

J'aimerais vous donner un aperçu du genre de développement qu'a connu notre région au cours des dix dernières années. Je ne crois pas qu'il soit opportun d'utiliser des pourcentages parce que dans bon nombre de cas, les facteurs de croissance sont tellement grands que les pourcentages n'ont plus de sens. Voici quelques exemples:

[Texte]

In the Town of Elkford, in 1972, the personal income was a little over \$4 million; 10 years later it was in excess of \$42 million. Their manufacturing value in 1972 was about a million dollars, and in 1982 it was \$150 million.

In the City of Fernie, the trading area income in 1972 was \$181 million, and 10 years later it was \$932 million. Retail trade in 1972 was just over a million, and in 1982 it was almost \$20 million; and the tax roll assessment in 1973 went from a little over a million to, 10 years later in 1983, \$70 million.

• 1500

The District of Sparwood had three industrial plants in 1972; in 1982 there were 15. The City of Cranbrook's gross income of population in 1972 was \$52 million; by 1982 that had increased to \$234 million, the number of industrial plants increasing from 12 to 33. Their manufacturing value rose from almost \$4 million to almost \$26 million. The City of Revelstoke: The gross income in their trading area has risen from \$54 million in 1972 to \$274 million in 1982.

Those are just a few examples to show the rate of growth that is taking place in our area. If that growth is to continue, we require better rail transportation of raw materials to tidewater. That transportation will only get better if there is an incentive for the railroads to make it so, and that incentive is profit.

There is no incentive in shipping grain if one loses \$15 for each tonne shipped. Is it any wonder the railroads say they cannot afford to upgrade their lines? Only a fool would upgrade a rail line so he could ship more grain to lose more money.

The coal mines in southeast B.C. transport their coal in unit trains. These trains carry only coal. Their sole role is to carry coal to Roberts Bank, back to the load-out at the mine, fill up and go back to Roberts Bank. In theory these trains should never stop. At present they have to stop at Golden to take on pusher cars to get them over the Rogers Pass. They do not have to stop to load and they do not have to stop to unload, but they do have to stop to take on the extra engines to get over the pass. This hold-up will soon be eliminated, if Bill C-155 is passed, by the construction of a new tunnel that will change the present grade from 2.8% to 1%.

In Sparwood the load-out facilities, the washing plant, the silos, the train loop, the entire unit train idea, the unloading procedure at Roberts Bank—all of this fabulous technology was developed for one purpose: to ship coal at cheaper rates. The cheaper the coal is to ship, the better the price on world

[Traduction]

Dans la ville d'Elkford, en 1972, le revenu personnel dépassait à peine \$4,000,000. Dix ans plus tard, il dépassait \$42,000,000. La valeur de l'activité manufacturière était d'environ \$1,000,000 en 1972, et est passée à \$150,000,000 en 1982.

Dans la ville de Fernie, les revenus du secteur commercial étaient de \$181,000,000 en 1972, et en dix ans, sont passés à \$932,000,000. Le commerce au détail dépassait à peine \$1,000,000 en 1972, et atteignait presque \$20,000,000 en 1982. Enfin, le rôle d'évaluation est passé d'un peu plus de \$1,000,000 en 1973 à \$70,000,000 en 1983, soit dix ans plus tard.

La circonscription de Sparwood comportait trois usines en 1972; en 1982, il y en avait 15. Le revenu brut de la population de la ville de Cranbrook était de 52 millions de dollars en 1972; en 1982, ce chiffre était passé à 234 millions de dollars, et le nombre d'usines avait augmenté de 12 à 33. La valeur des biens qui y sont fabriqués est passée d'un peu moins de 4 millions de dollars à près de 26 millions de dollars. La ville de Revelstoke: le revenu brut dans la partie commerciale, qui était de 54 millions de dollars en 1972, s'est élevé à 274 millions de dollars en 1982.

Il ne s'agit là que de quelques exemples visant à montrer le taux de croissance de notre région. Si cette croissance doit se poursuivre, il nous faut de meilleurs services de transport ferroviaire des matières premières jusqu'aux eaux de marée. Or, il ne pourra y avoir amélioration à cet égard que si les compagnies de chemin de fer y trouvent un certain intérêt, et cet intérêt, ce sont les bénéfices.

Il n'y a aucun intérêt à expédier le grain si l'on perd \$15 pour chaque tonne de grain transportée. Faut-il s'étonner que les compagnies de chemin de fer déclarent ne pas avoir les moyens d'améliorer leur réseau? Ce serait pure folie que d'améliorer l'état d'une voie ferrée afin de perdre davantage d'argent en transportant plus de céréales.

Les mines de charbon du sud-est de la Colombie-Britannique transportent leur charbon dans des trains-blocs. Ces trains ne transportent que du charbon. Leur seule fonction est de transporter le charbon à Roberts Bank, de revenir à la mine pour prendre un chargement et de retourner à Roberts Bank. Théoriquement, ces trains ne devraient jamais s'arrêter. À l'heure actuelle, ils doivent arrêter à Golden afin de prendre des locomotives supplémentaires pour leur permettre de franchir le Rogers Pass. Ils n'ont pas à s'arrêter pour charger ou décharger, mais ils doivent arrêter pour prendre les locomotives supplémentaires sans lesquelles ils ne pourraient franchir ce passage. Ce retard sera bientôt supprimé, si le projet de loi C-155 est adopté, par la construction d'un nouveau tunnel qui fera passer la pente de 2.8 p. 100 à 1 p. 100.

A Sparwood, les installations de déchargement, l'usine de nettoyage, les silos, la boucle ferroviaire, toute l'idée du train-bloc, les formalités de déchargement à Roberts Bank—toute cette technologie fabuleuse a été mise au point dans un seul but: expédier le charbon à un coût moindre. Le moins cher il

[Text]

markets. The better the price, the more they will be able to sell.

In order to accommodate the railroad and ship at reduced rates Westar ships all its coal from one location. All the coal is washed before it is shipped, and all loading is done from the silos into moving trains. The trains are unloaded in a similar manner.

Grain enjoys such inexpensive freight rates that cars are often left on sidings for days waiting to be loaded. Ships wait in the harbour to be loaded. None of the grain is cleaned until it reaches port because it is cheaper to ship it the way it is than to clean it. The average turn-around time for a grain car is 20 days whereas for coal it is four days.

An increased price for shipping grain may not only boost the economy from rail upgrading projects, but a whole new group of jobs would be created by people on the Prairies entering the 20th century of world transportation facilities. People would be learning cost-effective, efficient ways to transport grain, people learning through necessity, a necessity brought about by change.

This new act will not destroy the fabric of the prairies; it will be the impetus which forces western Canadians together, forces them to unite, forces them to be innovative and to find new, cost-effective ways to store, wash, transport, load and ship grain and other commodities to market.

Another aspect I would like to mention involves our Pacific rim customers. For them the most important quality in a supplier of raw materials is political stability. The importance of a steady, uninterrupted supply of raw materials to a manufacturer is of utmost importance. We would be naive to think any country would sign large, long-term contracts with a supplier who may or may not be able to keep existing promises. Increased rail capacity to ship all materials to port will increase our chance of selling more products on the international market, thus creating more jobs for more Canadians.

I would like to say that we are pleased with the guarantees and reviews incorporated into Bill C-155; that we are pleased with Section 55, which indicates withholding of the Crow benefit for non-performance by the railroads; that we are pleased with Section 59, which indicates a full review of the bill in the 1985-86 crop year. The need for this review is paramount. We feel that consideration should be given to products other than grain in the guarantee and review clauses because this is really an act to facilitate the expansion of western rail transportation, not just grain.

[Translation]

en coûte pour expédier le charbon, meilleur sera le prix sur les marchés internationaux. Meilleur sera le prix, plus ils pourront en vendre.

Pour obtenir de meilleurs tarifs de transport par train et par bateau, Westar expédie tout son charbon à partir du même endroit. Tout le charbon est lavé avant d'être expédié, et tout le chargement se fait du silo au train en mouvement. Les trains sont déchargés de la même manière.

Les tarifs de transport du grain sont si peu élevés que souvent, on laisse les wagons sur les voies de garage pendant plusieurs jours avant de faire le chargement. Les bateaux restent dans le port attendant le chargement. Les céréales ne subissent aucun nettoyage avant d'arriver au port parce qu'il en coûte moins cher de les expédier telles quelles que de les nettoyer. Le temps de rotation moyen pour un wagon de céréales est de 20 jours, alors que dans le cas du charbon il est de quatre jours.

L'augmentation du prix de transport des céréales peut non seulement stimuler l'économie par l'amélioration du réseau ferroviaire, mais de plus, toute une nouvelle catégorie d'emplois serait créée par les gens des Prairies, qui auraient accès au monde des installations de transport mondial du XXe siècle. On serait forcé de trouver des moyens de transporter les céréales qui soient efficaces, rentables, les gens seraient forcés d'apprendre, à cause des changements.

Cette nouvelle loi ne détruira pas l'armature économique des Prairies; elle constituera l'impulsion qui forcera les Canadiens de l'Ouest à s'unir, qui les forcera à être innovateurs, à découvrir de nouvelles façons rentables d'emmagasiner, de laver, de transporter, de charger les céréales et d'autres biens et de les expédier sur les marchés.

Il y a un autre aspect que j'aimerais souligner, et qui touche nos clients des rives du Pacifique. Pour eux, la qualité première d'un fournisseur de matières premières réside dans la stabilité politique. Il est de toute première importance pour les fabricants de pouvoir compter sur un approvisionnement stable, ininterrompu, de matières premières. Il serait naïf de croire qu'un pays pourrait conclure des contrats importants et à long terme avec un fournisseur dont on ne sait pas s'il sera en mesure de tenir ses engagements. L'accroissement de la capacité des chemins de fer d'expédier toutes les matières aux ports nous permettra de vendre plus de produits sur le marché international, et ainsi de créer des emplois pour les Canadiens.

Je tiens à souligner notre satisfaction à l'égard des garanties et des mécanismes d'examen incorporés dans le projet de loi C-155; à l'égard de l'article 55, qui prévoit la retenue de la subvention du Nid-de-Corbeau si les compagnies de chemin de fer ne remplissent pas leurs obligations; à l'égard de l'article 59, qui concerne l'examen complet de la loi au cours de la campagne agricole 1985-1986. Cet examen est d'une importance primordiale. Nous croyons qu'il convient de tenir compte d'autres produits que les céréales dans les dispositions sur les garanties et l'examen, parce qu'il s'agit en réalité d'une loi visant à faciliter le développement du transport ferroviaire dans l'Ouest, pas seulement du transport des grains.

[Texte]

I respectfully submit that serious consideration be given to that thought.

Finally, I would like to be on record as being in favour of the government's stand on the Dominion Coal Blocks. As a representative from the Elk Valley and a British Columbian, we do not want to see the Dominion Coal Blocks tied up in courtroom litigation between the federal and provincial governments. The development of these coal properties should be done by private companies.

Whether it is done by lease from the federal or provincial governments makes little difference to the residents of our area. We know what the planned, methodical development of a coal mine means. It means jobs in planning and development; jobs in surveying, mapping, charting; jobs in construction and road-building. It means jobs at the mine. It means sales of heavy equipment and land; sales of food, clothing, and other retail goods. It means jobs in the retail and wholesale markets; jobs in the construction of homes, businesses, schools, hospitals and restaurants. It means better and better recreation facilities, golf courses, swimming pools, community colleges and libraries. It means a better life for us. Whether it is done on a lease from the federal or the provincial government, the land in the Dominion Coal Blocks is land in British Columbia, and British Columbians will benefit from the development, as well as all Canadians will.

Pass Bill C-155. Fine-tune it over the course of the next few years. Make all Canadians proud of their transportation system; but, more important than that, show our customers that we are capable of making a decision on doing that, that we can deliver the goods to them, that we deserve their attention. The passage of Bill C-155 is the most important issue to affect our part of the country in its short history. We need the bill passed. You have our support and the support of many Canadians. For the good of the country, the province and our valley, Bill C-155 must be passed.

I thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fonger. There is no doubt about where you stand.

I would now call on Mr. Bruce Wright of Finning Tractor.

Mr. Bruce Wright (Finning Tractor): What we will do, sir, is totally support the submission put in by the B.C. Road Builders Association and not take up any more of the committee's time. Thank you.

The Chairman: That is the briefest brief yet.

Thank you very much, Mr. Wright.

That leaves us more time for questioning, and I will start immediately with Mr. McKnight.

[Traduction]

Je suggère respectueusement que l'on y pense sérieusement.

Enfin, j'aimerais qu'il soit consigné que j'appuie la position du gouvernement en ce qui touche les *Dominion Coal Blocks*. En tant que représentants de la Elk Valley et en tant qu'habitants de la Colombie-Britannique, nous ne voulons pas voir les *Dominion Coal Blocks* pris dans un procès entre les gouvernements fédéral et provincial. Le développement de ces gisements de charbon devrait être assuré par des sociétés privées.

Pour les habitants de notre région, il importe peu que cela se fasse par le moyen d'un bail consenti par le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial. Nous savons ce qu'implique le développement planifié et méthodique d'une mine de charbon. Cela signifie des emplois dans le domaine de l'aménagement, de l'arpentage, de la cartographie, du bâtiment et de la construction de routes. Cela signifie des emplois à la mine. Cela implique également la vente de matériel lourd et de terres; la vente de nourriture, de vêtements et d'autres biens de consommation. Cela entraîne des emplois dans la vente au détail et en gros; des emplois dans la construction de maisons, de commerces, d'écoles, d'hôpitaux et de restaurants. Cela signifie de meilleures installations récréatives, des terrains de golf, des piscines, des collèges et des bibliothèques. Cela veut dire une vie plus agréable pour nous. Que cela se fasse par le biais d'un bail consenti par le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial, les terres des *Dominion Coal Blocks* se trouvent en Colombie-Britannique, et les habitants de la Colombie-Britannique tireront profit de leur exploitation, de même que tous les Canadiens.

Adoptez le projet de loi C-155. Apportez y les correctifs nécessaires au cours des prochaines années. Rendez l'ensemble des Canadiens fiers de leur système de transport; mais, encore plus important, montrez à nos clients que nous pouvons prendre une décision à ce sujet, que nous pouvons leur livrer les biens, que nous méritons leur attention. L'adoption du projet de loi C-155 représente l'événement le plus important de la brève histoire de notre région. Pour nous, il faut que le projet de loi soit adopté. Vous bénéficiez de notre appui ainsi que de l'appui de nombreux Canadiens. Pour le bien du pays, de la province et de notre vallée, le projet de loi C-155 doit être adopté.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fonger. Votre position est on ne peut plus claire.

Je cède maintenant la parole à monsieur Bruce Wright, représentant de *Finning Tractor*.

M. Bruce Wright (Finning Tractor): Monsieur, nous voulons simplement appuyer entièrement l'exposé de la *B.C. Road Builders Association*, sans prendre davantage du temps du comité. Merci.

Le président: C'est le plus bref exposé que nous ayons eu jusqu'ici.

Merci beaucoup, monsieur Wright.

Cela nous laisse plus de temps pour les questions, et nous allons débuter tout de suite par monsieur McKnight.

[Text]

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

If I could just paraphrase the brief that was presented by Mr. Miller and Mr. Fonger and supported by Finning Tractor, my understanding is that you feel that this bill can provide increased employment for the country, that it is a form of a megaproject, that it will increase the resource industry, that it will increase royalties to federal and provincial governments, that it will lower freight rates for other products and that it will add in the many, many ways that you enunciated to the benefit of all of Canada. In that I probably can agree.

Carry that assumption and take it to the prairie basin of Canada and look at producers of grain and food who have continued over the last quarter century to provide probably some of the cheapest food anywhere in the world, which Canadians enjoy, are producing grain right now just about at the cost of production—the return is just about at the cost of production—and have doubled and trebled their efficiency on those farms almost to the maximum.

• 1510

Would you agree then that the benefit of the expansion of the rail system, which we totally support, is a benefit to all of Canada, and therefore an industry that feeds Canadians and hungry people in the world should not be forced into a position where they will not be able to continue, in some instances, to do the job they do best; that is, growing food. Would it not make more sense, if we have all these benefits, that the whole Canadian treasury be continuing to support the production of food, and not placing burdens such as five-times the freight rate on the producers of food in the prairie basin?

The Chairman: To whom are you directing your question, Mr. McKnight?

Mr. McKnight: I could direct it to all of them, Mr. Chairman, if they would like.

The Chairman: Okay. We will start with Mr. Miller.

Mr. J. Miller: Yes, if I may respond to that. The problem with our situation in western Canada—in B.C., especially—is that we are faced with horrendous unemployment rates at this time. We have to look at the effect, and what we focus on is the effect of the western transportation initiative as it results on us. We are looking at the whole system and how this is going to affect all Canadians. We agree initially it will affect the construction industry in B.C., but by producing better transportation facilities for other customers, it has a benefit to all Canadians through the royalty and tax base and we have to look at the long-range benefit, I think, of Canadians. Truly, the short-term benefit will come to western Canada and it will have some short-term effect on the farmers. But I think what we have to look at is a stabilizing effort on the unemployment rates within Canada.

[Translation]

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

J'aimerais simplement résumer l'exposé présenté par M. Miller et M. Fonger, et appuyé par *Finning Tractor*. Si je comprends bien, vous estimatez que ce projet de loi peut favoriser la création d'emplois au pays, qu'il s'agit d'une forme de megaprojet, qu'il va stimuler l'industrie des ressources naturelles, qu'il va entraîner des redevances plus importantes pour les gouvernements fédéral et provincial, qu'il va provoquer une diminution des tarifs de transport en ce qui concerne les autres produits et qu'il va être bénéfique pour tout le Canada, de toutes sortes de façons que vous avez mentionnées. Sur ce plan, je puis sans doute dire que je suis d'accord.

Prenez ce postulat et appliquez-le à la région des Prairies, pensez aux producteurs de céréales et de nourriture qui ont toujours au cours du dernier quart de siècle fourni la nourriture probablement la moins chère du monde, dont bénéficient les Canadiens, qui, à l'heure actuelle, produisent des céréales au coût de production, environ—le revenu équivaut à peu près au coût de production—et qui ont doublé ou triplé la rentabilité de ces fermes, atteignant presque le maximum possible.

Êtes-vous d'accord que les avantages découlant du développement du réseau ferroviaire, que nous appuyons sans réserve, seront partagés par tous les Canadiens, et que par conséquent, une industrie qui nourrit les Canadiens et les populations affamées du monde ne devrait pas être acculée à une situation l'empêchant, dans certains cas, d'accomplir la tâche qu'elle remplit avec le plus de bonheur; c'est-à-dire produire des aliments. Ne serait-il pas plus logique, vu tous ces bénéfices, que l'ensemble du trésor public continue à soutenir la production alimentaire au lieu d'imposer des fardeaux comme un tarif de transport quintuplé aux producteurs d'aliments du Bassin des Prairies?

Le président: À qui posez-vous la question, monsieur McKnight?

M. McKnight: Je pourrais l'adresser à eux tous, monsieur le président, s'ils veulent bien y répondre.

Le président: O.K. Commençons par M. Miller.

M. J. Miller: Oui, si je puis me permettre. Le problème auquel nous faisons face dans l'Ouest—en Colombie-Britannique en particulier—ce sont les taux de chômage effroyables. Nous devons étudier l'effet, et nous insistons sur l'effet du projet de développement du transport dans l'Ouest. Nous examinons tout le système ainsi que l'incidence qu'il aura sur tous les Canadiens. Nous reconnaissions qu'il aura d'abord une incidence sur l'industrie de la construction en Colombie-Britannique, mais comme il en résultera un meilleur système de transport pour les autres clients, tous les Canadiens en retireront des avantages grâce à l'assiette des redevances et de l'impôt et nous devons tenir compte des avantages à long terme, à mon sens, pour le pays. En fait, l'Ouest en tirera des avantages à court terme et le projet aura quelques répercussions à court terme sur les entreprises agricoles. Je pense toutefois qu'il faut le considérer comme un effort de stabilisation des taux de chômage au Canada.

[Texte]

We in the construction industry are fortunate that the federal government and the provincial government have responded to the needs of our great unemployment numbers. The federal government has put in a short-term works program through public works and infrastructure. Our provincial government has injected funds into the infrastructure. They have both told us that it is a short-term solution, that we have to look at private enterprise to bring us around for the long-term stable economic climate.

We see that a stable transportation system is essential to that, to turn around private enterprise and let them put the dollars back into the infrastructure, back into the economy. We have to look down the road 10 years. It will give a stabilizing effect to all Canadians at that point.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I agree with what you have said about this expansion of the system which we feel is necessary for the movement of goods through western Canada; we do not have any disagreement there. The disagreement that I—and literally hundreds and thousands of people—have, as Bill C-155 is now written, is that at a time when people in the prairie basin, in the farming community, are at probably the lowest level of return they have had in the last 15 to 20 years, they are being asked over the next three to four to five years to come up with five times more to ship their grain through a system that will benefit everyone. But when we take a look at the usage of that system and compare the loss of farm incomes . . . Just for information, if you take wheat in 1981-1982 at \$187 a tonne, by 1982-1983, it is down to \$133 a tonne. You can do it with barley: 1980-1981 at a high of \$129 and now down to \$96. On the other side, you take a look at fertilizer, in 1973-1974, at \$143 a tonne and 1982 \$351 a tonne. Take a look at the chemical Avadex: \$21 a tonne in 1974 and now \$42 a tonne.

You can go on and on.

The Chairman: You can, but put your question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: The problem that the producer has is this: Because this system is going to benefit all of Canada and because the producer of grain is in a position right now—probably one of the most difficult times he has faced . . . I rephrase my question that I asked you first: Do you not feel the benefits that all of Canada will receive from the spinoffs through the expansion of the transportation system could enable all Canadians to continue to support a lower rate for the movement of grain than movements of other commodities?

Mr. J. Miller: Mr. McKnight, I have a problem answering that because I believe this committee has heard from people who represent various areas of the community. I represent the roadbuilding industry and I have a hard time commenting on the impact that it has on the farmers. I imagine when you were

[Traduction]

Nous autres, dans l'industrie de la construction, nous sommes chanceux que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial aient exaucé les souhaits de nos innombrables chômeurs. Le gouvernement fédéral a mis sur pied un programme à court terme de création d'emplois orienté vers les travaux publics et l'infrastructure. Notre gouvernement provincial a investi dans l'infrastructure. Les deux gouvernements nous ont affirmé qu'il s'agissait d'une solution à court terme, qu'il nous faut compter sur l'entreprise privée pour ramener la stabilité économique à long terme.

Nous estimons qu'un système de transport stable est une condition essentielle de la reprise dans l'industrie privée et des nouveaux investissements privés dans l'infrastructure, dans l'économie. Nous devons penser en fonction des dix prochaines années. L'effet stabilisateur sera alors ressenti par tous les Canadiens.

Le président: Monsieur McKnight.

Mr. McKnight: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec ce que vous avez dit au sujet de l'expansion du système que nous jugeons nécessaire pour le transport du grain dans l'Ouest; nous partageons le même point de vue là-dessus. L'objection que personnellement—comme des centaines et même des milliers de gens—j'oppose au projet de loi C-155 dans sa rédaction actuelle, c'est qu'au moment où les habitants du Bassin des Prairies, la classe agricole, connaissent probablement leur plus faible rendement des 15 ou 20 dernières années, on leur demande de payer le quintuple au cours des trois, quatre ou cinq prochaines années pour expédier leur grain par l'entremise d'un système dont tout le monde tirera des avantages. Cependant, quand nous examinons l'utilisation qui est faite de ce système et que nous comparons la baisse des revenus agricoles . . . Pour votre gouverne, le prix du blé en 1981-1982 était de \$187 la tonne, et en 1982-1983, il a descendu à \$133 la tonne. Même chose pour l'orge, un sommet de \$129 en 1980-1981, \$96 aujourd'hui. En revanche, regardons les engrains: en 1973-1974, \$143 la tonne et en 1982, \$351 la tonne. Prenons le produit chimique Avadex: \$21 la tonne en 1974 et \$42 la tonne aujourd'hui.

Vous pouvez ajouter autant d'exemples que vous voulez.

Le président: Vous le pouvez, mais posez plutôt votre question, monsieur McKnight.

Mr. McKnight: Voici le problème auquel fait face le producteur: comme ce système profitera à tous les Canadiens et comme le producteur de grain se trouve dans une situation aujourd'hui—probablement la crise la plus pénible qu'il ait vécue . . . Je reformule ma première question: croyez-vous que les avantages que tout le pays tirera de l'effet d'entraînement généré par le développement du réseau ferroviaire pourraient permettre à tous les Canadiens de continuer de supporter un tarif plus bas pour les mouvements du grain que celui du transport des autres marchandises?

Mr. J. Miller: Monsieur McKnight, je peux difficilement répondre à cette question parce que je pense que ce comité a entendu des représentants de diverses classes sociales. Je représente l'industrie de la construction de routes et je peux difficilement faire des observations sur l'incidence de ce projet

[Text]

through the prairie provinces you heard the impact that it has on them. The only thing I can comment on is the impact we have on B.C. and western Canada at this time.

Mr. McKnight: If I could, Mr. Chairman, my question was this. You mentioned the benefits and you have enunciated them very clearly and very well—the benefits to all of Canada. My question is: With those benefits, do you not think that all of Canada could continue to provide a transportation rate for the movement of grain at less than the compensatory cost, because of those benefits that all of Canada is going to have. That expansion is not taking place just for grain.

Mr. J. Miller: The expansion will benefit all industries which utilize rail transportation. The benefit back to the country will come through increased employment and an increased tax base. The federal government can utilize that to enhance all programs for Canadians on the whole, not only just one sector, which is the grain producers. We are facing a dramatic problem in B.C. Some of the members of our association have no work and some have little work, and we are looking at approximately a 45% unemployment, decreasing from where we stand right now. So we are looking at, not only the short-term effect, but the long-term.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

I want to thank the representatives for coming forward with their brief today.

The gist of both briefs highlighted the spinoff benefits that will accrue to British Columbia from the amendment to the Crow rate. I guess the witnesses are well aware that the latest calculations are that in the next five to eight years, the railways are planning to invest \$16.5 billion, in current dollars, in the improvement of the transportation system to ensure that Canada has the capability to meet its needs in the next decade.

It has been pointed out that one-third of that \$16.5 billion is to be spent in British Columbia. The latest calculations are that this can be multiplied three times because of the spinoff benefit it will have throughout the industry.

Do you visualize that the construction of track tunnels, yards, other facilities, terminal buildings will help, not only the road builders, but all of the construction industry and their suppliers? Can you elaborate on that for me, please?

The Chairman: Mr. Miller.

Mr. J. Miller: The roadbuilding industry is affected mainly on the construction of railroads, highways, site preparation, and included in that is the facilities for those other areas. I am only speaking from one portion of the construction industry,

[Translation]

sur les entreprises agricoles. Je suppose qu'au cours de vos audiences dans les provinces des Prairies vous avez entendu parler des répercussions sur ces entreprises. Je ne peux faire des observations qu'au sujet de l'incidence du projet de loi sur la Colombie-Britannique et l'Ouest du pays, pour l'instant.

M. McKnight: Si vous me permettez, monsieur le président, je vais répéter ma question. Vous avez fait état des avantages et vous les avez énoncés très clairement et très bien—les avantages qu'en tirera tout le pays. Voici ma question: vu ces avantages, pensez-vous que tout le pays pourrait continuer de fixer un tarif de transport pour les mouvements de grain inférieur au coût compensateur, à cause de tous ces avantages dont profiteront tous les Canadiens. Cette expansion ne servira pas qu'au transport du grain.

M. J. Miller: Le développement profitera à toutes les industries qui recourent au transport ferroviaire. Le pays en tirera des avantages grâce à la création d'emplois et à l'augmentation de l'assiette de l'impôt. Le gouvernement fédéral peut utiliser ces retombées pour améliorer tous les programmes destinés à l'ensemble de la population canadienne, et non seulement à un groupe, celui des producteurs de grain. La Colombie-Britannique doit résoudre un problème dramatique. Certains membres de notre association n'ont pas de travail ou ont peu de travail, et nous avons un taux de chômage d'environ 45 p. 100, qui va décroître à compter d'aujourd'hui. Nous prenons donc en considération non seulement l'effet à court terme mais également l'effet à long terme.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Je veux remercier les représentants de nous avoir présenté leur mémoire aujourd'hui.

En substance, ces deux mémoires ont fait ressortir les avantages découlant de l'effet d'entraînement que la modification du tarif du Nid-de-Corbeau aura pour la Colombie-Britannique. Je présume que les témoins savent que d'après les dernières estimations, les compagnies de chemin de fer ont des projets d'investissements de 16.5 milliards de dollars, en dollars courants, pour améliorer d'ici cinq ou huit ans le système de transport en vue de garantir la capacité du pays de satisfaire à la demande au cours de la prochaine décennie.

On a souligné qu'un tiers de cette somme de 16.5 milliards de dollars sera dépensé en Colombie-Britannique. Selon les plus récentes estimations, on peut multiplier ce chiffre par trois en raison de l'effet d'entraînement dans toute l'industrie.

Vous rendez-vous compte que la construction de tunnels de chemin de fer, de gares de triage, d'autres installations, de terminaux favorisera non seulement les constructeurs de routes, mais également toute l'industrie de la construction et ses fournisseurs? Pouvez-vous développer ce sujet pour moi, s'il-vous-plaît?

Le président: Monsieur Miller.

M. J. Miller: L'industrie de la construction de routes participe principalement à la construction de chemins de fer, de routes, à l'aménagement de terrains, et ces travaux impliquent la construction des installations connexes. Je ne

[Texte]

the roadbuilding industry. The other, the heavy construction industry, is associated with concrete-type construction, the site work, buildings, etc.

• 1520

Mr. Bockstael: In years gone by we saw major projects like the Alaska Highway and other projects where the Canadian road builders and the Canadian construction industry, it seemed, had to call in help from U.S. contractors and so on. Mr. Fonger referred to the sales of heavy equipment. From the statement you made that many of the present heavy construction industry members are without work, there is more than ample equipment to take on this kind of work, taking the approach that an old truck can still do the job but it needs a lot of repair and it may necessitate—with the work comes the necessity to buy new equipment: is that what you foresee?

Mr. J. Miller: It is basically supporting the whole system. When you have the projects under way, you need to upgrade equipment and also repair that equipment. But as for capacity, the type of numbers that we are talking about to upgrade the rail system—the capacity within B.C. at this time will not be tapped to its full extent to respond to that demand.

Mr. Bockstael: In your work you are obviously involved in planning, and I am sure that as highway builders you have seen roads built as two-lane highways and then in a short time there is a need for four lanes and widening of overpasses or underpasses and so on. In some areas we have run into the suggestion that this plan is ahead of its time, it is too grandiose; we will not need that capacity; we are being too optimistic. Do you agree with that stand, or do you have a comment to make as to whether you see this as a proper balance at the present time for the need that is anticipated?

The Chairman: Mr. Miller.

Mr. J. Miller: We are talking about rail transportation, and there is a definite bottle-neck in the rail systems we have now. Because of the topography within B.C., it is very expensive to double-track. The reason it has been held up to date is funding. We definitely need this transportation link to enhance the railway system and benefit all the industries that support that system.

Mr. Bockstael: The alternative to not making a roadway or a facility—not giving it sufficient capacity initially is that you then, on an ad hoc basis, have to add to it and do patch-up work. I take it you concur with the approach that the railways have, and the government, to proceed with this development so that we can deliver our commitments to the people, the countries, that deal with Canada, as Mr. Fonger proposed.

[Traduction]

suis le porte-parole que d'un secteur de l'industrie, l'industrie de la construction de routes. L'autre, l'industrie de gros travaux de construction, construit des ouvrages de béton, fait l'aménagement du terrain, construit des édifices, etc.

M. Bockstael: Au fil des ans, nous avons pu voir la réalisation de projets majeurs tels que l'autoroute de l'Alaska et d'autres projets où les constructeurs d'autoroutes et l'industrie canadienne de la construction ont dû, semble-t-il, demander l'aide d'entrepreneurs américains et ainsi de suite. M. Fonger a mentionné la vente de matériel lourd. À partir de votre déclaration selon laquelle bon nombre d'ouvriers de l'industrie de la construction lourde sont sans travail, il y a sur le marché une quantité plus que suffisante de matériel permettant d'entreprendre ces travaux, si l'on considère qu'un vieux camion peut encore servir pourvu qu'il soit réparé, et cela peut entraîner l'obligation—le travail entraîne l'obligation—d'acheter du nouveau matériel. Est-ce bien ce que vous prévoyez?

M. J. Miller: C'est ce sur quoi le système repose essentiellement. Lorsque vous êtes en train de réaliser les projets, il vous faut moderniser le matériel et le réparer. Quant à la capacité, le volume de travail requis pour la modernisation du système ferroviaire dont nous parlons actuellement ne monopolisera pas toute la capacité qui existe en ce moment en Colombie-Britannique.

M. Bockstael: Dans votre travail, vous devez certainement vous occuper de planification et je suis certain qu'à titre de constructeurs d'autoroutes, vous avez déjà vu des situations où l'on construisait des autoroutes à deux voies pour s'apercevoir quelque temps plus tard qu'il faudrait ouvrir quatre voies et élargir les viaducs, et ainsi de suite. En certains endroits, on nous a affirmé que ce projet était prématuré et trop ambitieux; nous n'aurons pas besoin d'une telle capacité et nous sommes trop optimistes. Partagez-vous cette opinion ou êtes-vous d'avis que le projet représente adéquatement aujourd'hui les besoins qui peuvent être prévus?

Le président: M. Miller.

M. Miller: Nous parlons de transport ferroviaire et il existe manifestement un bouchon dans nos systèmes ferroviaires actuels. En raison de la topographie de la Colombie-Britannique, il est très coûteux d'établir un système de voies doubles. Ce projet n'a pas été réalisé en raison d'un manque de fonds. Nous avons vraiment besoin de ce tronçon pour améliorer le système ferroviaire et aider ainsi toutes les industries qui sont liées à ce système.

M. Bockstael: Si nous n'établissons pas un tronçon ou un service de chemin de fer, ou si nous ne donnons pas suffisamment d'ampleur au projet dès le départ, nous n'aurons d'autre choix que de vous demander d'effectuer, de façon ponctuelle, des travaux d'agrandissement ou de rapiéçage. Si je comprends bien, vous êtes d'accord avec la position des sociétés de chemin de fer et du gouvernement, selon laquelle il importe de réaliser ces projets d'agrandissement afin de remplir nos engagements envers le peuple canadien et les pays qui commercent avec le Canada, comme M. Fonger l'a proposé.

[Text]

Mr. J. Miller: Yes, we agree completely on that.

Mr. Bockstael: I have no more questions. I do not know whether anyone on this side would like to add to it.

Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we would like to know from Mr. Fonger about the east Kootenays—we have proposed that the Dominion Coal Lands that were given by the Province of British Columbia to the CPR and then were subsequently taken over by the Dominion Government under the 1897 agreement—the Province of British Columbia gave those lands in exchange for the building of the Kettle Valley Line. Could he tell us now the state of the Kettle Valley Line and whether or not the coal lands should be returned to the Province of British Columbia to do with as it sees fit?

The Chairman: Mr. Fonger.

Mr. Fonger: The answer to the first part of your question is I do not know the state of the Kettle Valley Line at the present time.

Mr. Benjamin: It is abandoned.

Mr. Fonger: If you knew, why did you ask me?

Mr. Benjamin: I just wondered if you had done your homework.

Mr. Fonger: The answer to the second part of your question, sir, is I want to see the coal lands developed by private companies. Whether they are leased from the federal government or the provincial government is a matter which we do not want to see go into litigation and tied up for another 85 years. Those are valuable lands that can be developed and with a proper transportation facility no doubt will be developed.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, one or more of these witnesses have made statements that infer that the lack of industrial or construction or rail expansion activity which is not going on in British Columbia and the unemployment that is going on in British Columbia—are they saying then that this is the fault of the grain producers in western Canada because of the Crow rate?

The Chairman: I wish the questioners would direct their questions, please.

Mr. Benjamin: I would like all of them to try that one.

The Chairman: Mr. Miller.

Mr. J. Miller: No, it is not the fault of the grain rate.

Mr. Benjamin: Oh, good!

[Translation]

M. Miller: Oui, nous sommes entièrement d'accord sur cette question.

M. Bockstael: Je n'ai pas d'autre question à poser. J'ignore si d'autres personnes de ce côté-ci aimeraient faire des commentaires.

Merci.

Le président: M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous aimerais avoir des éclaircissements de la part de M. Fonger au sujet des terrains de Kootenay est—nous avons proposé que les terrains houillers du Dominion qui furent donnés au Canadien Pacifique par la province de la Colombie-Britannique et qui furent repris par le gouvernement fédéral en vertu de l'entente de 1897—la province de la Colombie-Britannique a donné ces terrains en contrepartie de l'établissement de la ligne de Kettle Valley. Pourrait-il nous dire dans quel état se trouve la ligne de Kettle Valley? Pourrait-il également nous dire si les terrains houillers devraient être rendus à la province de la Colombie-Britannique afin qu'elle puisse les utiliser comme elle jugera bon de le faire?

Le président: Monsieur Fonger.

M. Fonger: En réponse à la première partie de la question, je dois dire que je ne connais pas l'état actuel de la ligne de Kettle Valley.

M. Benjamin: Elle est à l'état d'abandon.

M. Fonger: Si vous connaissiez la réponse, pourquoi m'avoir posé la question?

M. Benjamin: Je me demandais tout simplement si vous aviez étudié votre dossier.

M. Fonger: En réponse à la deuxième partie de votre question, monsieur, je voudrais que les terrains houillers soient aménagés par des sociétés privées. Nous ne voulons pas que la question de savoir si ces terrains sont loués du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial fasse l'objet de litige pour une autre période de 85 ans. Ce sont des terrains de valeur qui peuvent être aménagés et qui le seront sans doute dès que nous aurons de bons services de transport.

M. Benjamin: Monsieur le président, des déclarations d'un ou de plusieurs de ces témoins font état à la fois de la pénurie d'activités dans les domaines de l'industrie, de la construction ou de l'expansion des chemins de fer en Colombie-Britannique et du niveau trop élevé de chômage dans cette province en ce moment—est-ce à dire que tout cela est de la faute des producteurs de grain de l'ouest canadien en raison du tarif du Nid-de-Corbeau?

Le président: J'aimerais que les intervenants posent leurs questions à des personnes en particulier, s'il-vous-plaît.

M. Benjamin: Je voudrais que chacun d'entre eux me donne une réponse à cette question.

Le président: Monsieur Miller.

M. Miller: Non, ce n'est pas la faute du tarif du grain.

M. Benjamin: Ah, bon!

[Texte]

Mr. J. Miller: The problem that has been stated is that the railways have to produce a profit to turn the dollars back into upgrading their infrastructure. That is really what we are looking at: the railways increasing their program to upgrade their facilities to support all industries which utilize that line.

Mr. Benjamin: Since the witnesses said that the railroads have to be able to make a profit to do this investing, in light of the fact that their investment proposals under this legislation are \$200 million less than what they had invested before, and in light of the fact that the taxpayers and the farmers in western Canada have given them \$1.5 billion in the last 10 years, would the witnesses agree that the railroads are trying to victimize the grain producers and hold them and British Columbia up to blackmail: give us more money or we do not fix the tracks?

The Chairman: Mr. Fonger.

Mr. Fonger: If I could addresss that, sir, it was one of the questions that I was concerned about specifically myself. I asked the people at CP Rail about that, and they said that the \$200 million less—I am not quite sure how you put the question; it was quite long; but you mentioned \$200 million less than before . . .

Mr. Benjamin: That is both railroads.

Mr. Fonger: Less than before what? I guess you are referring to less than their expenditures last year. Is that correct?

Mr. Benjamin: No, in 1981-82.

Mr. Fonger: When I asked them that question, they said to me that the expenditures made in 1981-82 were far and away much larger than they would normally have to spend, but in that particular year the expenditure had to be made to keep the lines open.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Fonger: But if you were to take the average expenditure over, say, the past 10 years, it would be quite a different story.

Mr. Benjamin: I see. Well, then, is it not correct that the expenditures they propose in 1983 and beyond include the funds they will be getting from the federal government?

Mr. Fonger: Is that a new question, sir?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Fonger: I do not understand how you are relating it to the first question.

Mr. Benjamin: The railroads' investment plans from 1983 onward include the moneys they are going to get from the federal government. There is not only less; there is no additional investment by the railroads.

[Traduction]

M. Miller: Le problème dont on a fait état est le suivant: les sociétés de chemin de fer doivent faire des profits afin de pouvoir investir de l'argent dans la rénovation de leurs infrastructures. Voilà vraiment ce que nous visons: que les sociétés de chemin de fer donnent plus d'ampleur à leur programme de rénovation du matériel afin d'aider les industries qui utilisent cette ligne de transport.

M. Benjamin: Puisque le témoin a affirmé que les sociétés de chemin de fer doivent faire des profits afin de faire ces investissements, eu égard au fait qu'en vertu de la présente législation elles se proposent d'investir 200 millions de dollars de moins que leurs investissements antérieurs, et eu égard au fait que les contribuables et les fermiers de l'ouest canadien leur ont donné un milliard et demi de dollars au cours des dix dernières années, les témoins ne trouvent-ils pas que les sociétés de chemin de fer tentent de profiter des producteurs de grain et de faire du chantage aux frais de ces derniers et de la Colombie-Britannique: donnez-nous davantage d'argent ou nous ne réparons pas les voies?

Le président: Monsieur Fonger.

M. Fonger: J'aimerais répondre à cette question, monsieur. Il s'agit d'une question sur laquelle je me suis penché. J'ai posé la question aux responsables de la société CP Rail et ils m'ont affirmé que la somme de 200 millions de dollars de moins—je ne me rappelle plus de la formulation exacte de votre question, qui était au demeurant fort longue; mais vous avez mentionné la somme de 200 millions de dollars de moins qu'avant . . .

M. Benjamin: Il s'agit des deux sociétés de chemin de fer.

M. Fonger: Moins qu'avant quoi? Je suppose que vous voulez dire moins que leurs dépenses de la dernière année. Est-ce exact?

M. Benjamin: Non, il s'agit de 1981-1982.

M. Fonger: Lorsque je leur ai posé cette question, ils m'ont répondu que les dépenses de 1981-1982 avaient largement dépassé les dépenses normalement engagées et qu'il leur avait fallu faire ces dépenses au cours de l'année visée afin de maintenir les lignes en état de service.

M. Benjamin: Je vois.

M. Fonger: Mais si vous prenez la moyenne annuelle des dépenses au cours des dix dernières années, par exemple, cela donne un résultat complètement différent.

M. Benjamin: Je vois. Bon, alors, n'est-il pas juste de dire que les dépenses projetées à compter de 1983 incluent les fonds qu'ils recevront du gouvernement fédéral?

M. Fonger: Est-ce là une nouvelle question, monsieur?

M. Benjamin: Oui.

M. Fonger: Je ne vois pas le lien que vous faites entre cette dernière et la première question.

M. Benjamin: Les projets d'investissement des sociétés de chemin de fer à partir de 1983 incluent les sommes d'argent qu'elles recevront du gouvernement fédéral. Il n'y a pas seulement moins d'investissement; il n'y a aucun investissement supplémentaire de la part des sociétés de chemin de fer.

[Text]

Mr. Fonger: I think the investment that is being made in British Columbia will be, if I am correct, something in the order of \$5.5 billion, which is more than \$1 billion more than the subsidy they will be getting.

• 1530

Mr. Benjamin: Then you would agree that the investment in transportation capacity, modernizing and upgrading is of a benefit to all shippers, the whole country. Would you also comment on the fact that in this legislation there is nothing for railroad investment? There is nothing at all for Manitoba, all they will do is pay more money. There is nothing at all in it for Saskatchewan, they will just pay more money. I know you want all the country to share in the benefits as well as the cost. How do you reconcile your demand for all this assistance for transportation in British Columbia with the fact that in other parts of the country it ain't going to happen?

Mr. Fonger: I think you are getting away from the fact that although the price of shipped grain will increase five times over the period of time, you are saying five times over four years when in fact it is increasing that amount over a period of 80-odd years because it has not had any increase in the last number of years.

Mr. Benjamin: In real dollars?

Mr. Fonger: So I think that is not a really a fair example to make. I think you are also overlooking the fact that this morning your friends from the NFU said that they did not really know what kind of impact this bill was going to have. They had not really thought about it. I think that one of the things you are missing is that there may be a number of things that happen on the Prairies, including a diversity of production in cereal crops, which may affect the price of other cereal crops. I have difficulty taking a lot of your questions in the context that you give them, sir.

Mr. Benjamin: Do you know that on the Prairies we have been diversifying for the last 15 or 20 years or more? Do you take into account that the grain producers of western Canada have invested hundreds of millions of dollars updating their elevator systems, that we have lost 3,000 miles of branch lines? Have you taken that into account?

Mr. Fonger: With all due respect, sir, I feel the the people on the Prairies are . . .

Mr. Benjamin: Do you expect the grain producers of the Prairie provinces to pay for railway lines to haul coal?

Mr. Fonger: With all due respect, sir, I think that the transportation system the Prairie farmers are working with was designed to carry wheat or grain to the elevator by dray pulled by a horse so that there was no more than one day's trip.

[Translation]

M. Fonger: Je pense que l'investissement en Colombie-Britannique sera, si je ne me trompe, de l'ordre de cinq milliards et demi de dollars, ce qui représente plus d'un milliard de plus que la subvention qu'elles recevront.

M. Benjamin: Vous reconnaissiez donc que les investissements qui visent le développement, la modernisation et l'amélioration des moyens de transport profitent à tous les expéditeurs, à l'ensemble du pays. Pourriez-vous également commenter le fait que rien n'a été prévu dans ce projet de loi en ce qui concerne les investissements dans le secteur des chemins de fer? Il n'y a rien du tout pour le Manitoba; ils devront se contenter de payer plus d'argent. Il n'y a rien du tout pour la Saskatchewan dans ce projet de loi; ils devront simplement payer plus d'argent. Je sais que vous voulez que l'ensemble du pays participe tant aux bénéfices qu'aux coûts. Comment pouvez-vous concilier le fait que vous demandez toute cette aide financière pour les transports en Colombie-Britannique avec le fait que cela ne se produira pas dans les autres régions du pays?

M. Fonger: Je crois que vous perdez de vue le fait que le prix du grain transporté, même s'il quintuple pendant une certaine période, vous dites qu'il quintuplera pendant une période de quatre ans, alors qu'en réalité, il aura quintuplé sur une période de plus de 80 ans, étant donné qu'il n'y a eu aucune augmentation pendant à peu près ce nombre d'années.

M. Benjamin: En dollars réels?

M. Fonger: Je ne crois donc pas que cet exemple soit très juste. Je crois que vous négligez également le fait que ce matin, vos amis du SNC ont dit qu'ils ne connaissent pas vraiment la nature des répercussions de ce projet de loi. Ils n'avaient pas vraiment pris le temps d'y penser. Je crois que l'une des choses que vous ne saisissez pas, c'est que plusieurs choses peuvent arriver dans les Prairies, y compris une diversification de la production céréalière, ce qui pourrait influer sur le prix des autres céréales. J'ai de la peine à comprendre beaucoup de vos questions en raison du contexte dans lequel vous les posez, monsieur.

M. Benjamin: Savez-vous que la diversification dans les Prairies se fait depuis 15 ou 20 ans ou même davantage? Tenez-vous compte du fait que les producteurs de grain de l'Ouest canadien ont investi des centaines de millions de dollars pour moderniser leurs systèmes de silos, que nous avons perdu 3,000 milles d'embranchements? Tenez-vous compte de cela?

M. Fonger: Sauf votre respect, monsieur, j'ai l'impression que la population des Prairies est . . .

M. Benjamin: Vous attendez-vous vraiment à ce que les producteurs de grain des Prairies paient les lignes de chemins de fer qui serviront au transport du charbon?

M. Fonger: Sauf votre respect, monsieur, je crois que le système de transport auquel les agriculteurs des Prairies ont recours a été conçu dans le but de transporter du blé ou du grain jusqu'au silo au moyen d'un fardier tiré par un cheval de façon à ce qu'un seul voyage par jour suffise.

[Texte]

Mr. Benjamin: Come on, you are 30 years out of date.

Mr. Fonger: I believe that the Crow rate is more than 30 years . . .

Mr. Benjamin: They have already . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, order! Just because a member does not agree with a witness it does not necessarily mean that we are in a courtroom situation where you attack the witness . . .

Mr. Benjamin: Well, he is a witness.

The Chairman: I have not noticed other members doing that.

Mr. Benjamin: Better do his homework.

An hon. Member: Be as nice as you are in Ottawa.

The Chairman: Put your questions in a normal parliamentary manner, please, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Province of British Columbia will benefit more, so I would like to ask this of the witnesses: If we retain the statutory grain rate for grain producers, and the railroads nation as a whole makes a capital investment in the upgrading of the railway lines, British Columbia will benefit by more employment than is presently proposed without doing away with the statutory grain rates; it is not the grain farmer who is the villain of the piece. If we were to make this alternative effort, would we not do even better in British Columbia by way of employment, coal development, other minerals, forest products? Is not the railway system a foundation of all the commerce in the country? It is a public utility. It is something everybody has to use. Why not make that public and private investment for the benefit of all and not pick on any one group to have to pick up the tab?

The Chairman: Does anybody wish to respond? Mr. Fonger.

Mr. Fonger: I think, Mr. Chairman, the concern about changing the bill to that degree and breaking it into the three parts, as they have suggested, is, as a number of people said this morning, that the impetus behind the bill, the momentum that has been gathered, will be lost, the bill will be shelved and may not come up again. I believe that it came up once before in the 1960s but this is the first time it has come up since then.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I have a point of order.

Mr. Chairman, our colleague, Mr. Benjamin, made a statement while questioning the witness and if I understood or heard him correctly, he said that the railways will not be investing in Manitoba and in Saskatchewan. The railways are going to invest \$16.5 billion in the next eight years and in both Manitoba and Saskatchewan they list track work, construction work, diesel shops, car and ancillary equipment shops, yard

[Traduction]

M. Benjamin: Allez donc, vous vivez avec 30 ans de retard.

M. Fonger: Je crois que le tarif du Nid-de-Corbeau a plus de 30 ans . . .

M. Benjamin: Ils ont déjà . . .

Le président: Monsieur Benjamin, à l'ordre. Même lorsqu'un membre n'est pas d'accord avec un témoin, ce n'est pas une raison pour agir comme devant un tribunal et attaquer le témoin . . .

M. Benjamin: Mais il s'agit d'un témoin.

Le président: Je n'ai vu aucun membre agir ainsi.

M. Benjamin: Vaudrait mieux qu'il aille faire ses devoirs.

Une voix: Soyez aussi gentil que vous l'êtes à Ottawa.

Le président: Formulez vos questions selon les règles parlementaires normales, s'il-vous-plaît, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme la province de la Colombie-Britannique va en profiter davantage, j'aimerais poser la question suivante au témoin: Si les producteurs de grain continuent à payer les taux de transport statutaires, et si les compagnies ferroviaires, si le pays dans son ensemble investit dans la modernisation des lignes de chemin de fer, la Colombie-Britannique bénéficiera de la création de plus d'emplois qu'on ne le prévoit actuellement, sans perdre les taux de transport statutaires qui s'appliquent au grain; le cultivateur de céréales n'est pas le méchant dans cette affaire. Si l'on faisait cet effort supplémentaire, les résultats ne seraient-ils pas meilleurs encore en Colombie-Britannique en ce qui concerne l'emploi, le développement de l'industrie du charbon, les autres minéraux, les produits de la forêt? Le système ferroviaire n'est-il pas à la base même de tout le commerce dans ce pays? Il s'agit d'un service public. Il s'agit d'une chose à laquelle tout le monde doit avoir recours. Ne conviendrait-il pas que les investissements publics et privés profitent à tous et qu'aucun groupe particulier n'ait à payer la note?

Le président: Quelqu'un veut-il répondre? Monsieur Fonger.

M. Fonger: Je crois, monsieur le président, que l'idée de modifier le projet de loi à ce point et de le séparer en trois parties, comme on l'a suggéré, ferait, comme plusieurs personnes l'ont dit ce matin, que nous perdriions notre élan, les appuis que nous avons obtenus et que le projet de loi serait mis en sommeil, et pourrait ne plus jamais être présenté. Je crois qu'un tel projet a déjà été présenté une fois dans les années 60, mais c'est la première fois qu'il est présenté depuis.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Bockstael: Monsieur le président, je soulève une objection.

Monsieur le président, notre collègue, monsieur Benjamin, a fait une déclaration en interrogeant le témoin, et si je l'ai bien compris, il a affirmé que les compagnies ferroviaires n'investiraient ni au Manitoba ni en Saskatchewan. Les compagnies ferroviaires vont investir 16,5 milliards de dollars au cours des huit prochaines années, et au Manitoba et en Saskatchewan, elles ont prévu des travaux sur les voies, des travaux de

[Text]

improvements, mainline track work and signaling systems. The point of order is that he said the witness should do his homework. I suggest that Mr. Benjamin should do his homework. Thank you.

Mr. Benjamin: Well, I guess that gives me another chance on a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: It was not a point of order. It is a point of argument.

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: I will allow you a brief response but . . .

Mr. Benjamin: I get another point of argument then.

The Chairman: —as brief as the one that was made.

Mr. Benjamin: Of course. There is nothing in this legislation for the line at Churchill or railyard removal in Winnipeg. There is nothing about the boar's nest in downtown Thunder Bay. There is nothing about the mess in downtown Vancouver.

The Chairman: There is nothing about east coast fisheries either, Mr. Benjamin. Mr. Fonger.

Mr. Fonger: If I could make a comment, as the other two gentlemen have made comments, I would like to say that the Prairie provinces have had the benefit of the Crow rate for the past 85 years.

The Chairman: Thank you. Now we have about 23 minutes left. I have four other questioners so I will be limiting the questioners to five minutes, starting with Miss Carney, followed by Mr. Gourde.

Miss Carney: Mr. Chairman, my question is really supplementary to Mr. McKnight's and I could address it to any of the three witnesses, but I would like to address it to the gentleman from East Kootenay, and probably because I grew up in West Kootenay and I know well some of the communities that he talks about.

I would like to reiterate that the point in the testimony we are hearing here in Vancouver really shows the classic dilemma of what this committee is facing in dealing with this legislation, because we are dealing with legislation which is a national policy, national legislation, but has different regional impacts. Some of those regional impacts are good and some of the regional impacts are bad, and most regional impacts tend to be self-serving. That is why we hear from the resource industries and we hear from the Port of Vancouver, the shippers, etc., who look to those aspects of this legislation which does benefit us here in B.C. and also those industries, and that is not wrong, that is not bad. However, it has been established in the testimony that this legislation in its present form, without necessary changes, will wreck havoc on parts of

[Translation]

construction, des ateliers d'entretien Diesel, des ateliers d'entretien des wagons et de l'équipement connexe, des travaux d'amélioration des gares de triage et des lignes principales ainsi que des systèmes de signalisation. Mon objection a trait au fait qu'il a dit que le témoin devrait aller faire ses devoirs. Je suggérerais plutôt à M. Benjamin d'aller faire ses devoirs. Merci.

M. Benjamin: Eh bien, je crois que cela me donne une autre occasion de soulever une question d'ordre, monsieur le président.

Le président: Il ne s'agissait pas d'une question d'ordre. Il s'agissait d'un commentaire.

M. Benjamin: C'est vrai.

Le président: Je vous permet de répondre brièvement, mais . . .

M. Benjamin: Il m'est donc permis de faire un autre commentaire.

Le président: . . . aussi bref que celui qui a été fait.

M. Benjamin: Naturellement. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui concerne la ligne de Churchill ou la disparition de la gare de triage de Winnipeg. Il n'y a rien au sujet du gâchis au centre-ville de Thunder Bay. Il n'y a rien au sujet du fouillis du centre-ville de Vancouver.

Le président: Il n'y a rien au sujet des pêcheries de la côte-est non plus, monsieur Benjamin. Monsieur Fonger.

M. Fonger: Si vous me permettez un commentaire, étant donné que ces deux messieurs ont eu l'occasion de faire des commentaires, j'aimerais ajouter que les provinces des Prairies ont pu profiter du tarif du Nid-de-Corbeau au cours des 85 dernières années.

Le président: Merci. Il nous reste environ 23 minutes. Comme il y a encore quatre personnes qui aimeraient poser des questions, je vais leur accorder cinq minutes chacune, d'abord M^e Carney et ensuite M. Gourde.

Mlle Carney: Monsieur le président, ma question vient compléter celle de M. McKnight et je pourrais la poser à l'un ou l'autre des trois témoins, mais j'aimerais la poser au monsieur de East Kootenay, et probablement parce que j'ai grandi à West Kootenay et que je connais bien certaines des communautés dont il parle.

Je voudrais répéter que le point qui ressort des témoignages que nous entendons ici, à Vancouver, illustre bien le dilemme classique dans lequel ce comité est enfermé en examinant ce projet de loi, car nous examinons un projet de loi qui constitue une politique nationale, une loi nationale, et qui a des répercussions diverses selon les régions. Certaines des répercussions régionales sont bonnes alors que d'autres sont mauvaises, mais la plupart des répercussions régionales favorisent les intérêts de petits groupes particuliers. C'est pourquoi nous entendons les témoignages des industries qui exploitent les ressources naturelles, du Port de Vancouver, des expéditeurs, etc., qui s'intéressent aux dispositions de ce projet de loi qui favorisent les citoyens de la Colombie-Britannique et également ces industries, et ce n'est pas incorrect, il ne faut pas les blâmer.

[Texte]

our country. I would like to ask, is he suggesting that it is all right or acceptable to proceed in haste with legislation that in effect trades off North Battleford for Fernie, or Swift Current for Revelstoke, or Prince Albert for Kamloops? Is he comfortable as a Canadian and a British Columbian with urging his MPs to pass legislation that does have that kind of an impact?

[Traduction]

Toutefois, il a été établi dans les témoignages que ce projet de loi, sous sa forme actuelle, s'il n'est pas modifié, causera des ravages dans certaines parties du pays. J'aimerais lui demander s'il nous laisse entendre qu'il y aurait lieu ou qu'il serait acceptable d'adopter à toute vapeur un projet de loi qui, dans les faits, troque North Battleford contre Fernie, ou Swift Current contre Revelstoke, ou Prince Albert contre Kamloops? N'est-il pas géné, en tant que Canadien et Colombien, lorsqu'il presse les députés qui le représentent d'adopter un projet de loi qui a de telles répercussions?

• 1540

Secondly, this legislation is so important that it does in fact establish important precedents. In future, the same gentlemen may be back before similar committees arguing there is national policy or national legislation that adversely affects them, affects the coal industry or affects the equipment industry here in B.C. Given that fact, would it not be more prudent to be urging the government to make those necessary changes than coming here to argue and ask us to proceed in haste, and go full steam ahead and bulldoze over those other regional interests? Or would it be more prudent to suggest we should proceed, but proceed with caution? Because I am warning the witnesses that in future the stats that we should proceed with bad legislation, which has adverse effects on part of the country, may be used against them, and I would hate to see that happen.

The Chairman: Mr. Fonger.

Mr. Fonger: In answer to your question, Miss Carney: in my view, the very fact that this commission is travelling across the country from one part to the other shows the government is concerned with the concerns of the citizens of Canada. The very reason for your being here today is for you to hear our input, as was the reason for you to be in Regina and Edmonton and everywhere else. If there was no concern, and the government felt this bill should be passed as it is, without any amendments, I doubt very much they would have bothered to do this.

In answer to the second part of your question, about proceeding in haste: it is a little bit like my wife asking me if we can go to Fiji for a holiday. I would really like to go to Fiji, but I can probably only afford to go White Rock; but I still want to go on a holiday. We are prepared to take the bill as it is, if that is the way it has to be, but the very fact you people are here indicates you are looking for input. Hopefully, there will be consideration given to that input by all parties.

The Chairman: Thank you, Miss Carney.

Miss Carney: I should ask you... clarification, Mr. Chairman.

En deuxième lieu, cette législation est d'une telle importance qu'elle établit effectivement des précédents peu négligeables. Il se peut que plus tard les mêmes personnes se présentent de nouveau devant des comités semblables et soutiennent qu'il existe une politique nationale ou une loi fédérale qui leur cause un préjudice, ou encore nuit à l'industrie de la houille ou à celle du matériel ici même en Colombie-Britannique. En regard de ce fait, ne serait-il pas plus sage d'exhorter le gouvernement à apporter les changements nécessaires plutôt que de venir ici argumenter et nous demander de procéder à toute vapeur et sans considération pour les autres intérêts nationaux? Ne serait-il pas plus sage, dis-je, de nous proposer de procéder certes, mais avec prudence? Or j'avertis les témoins que la documentation attestant que nous devrions procéder à l'établissement d'une mauvaise législation qui est préjudiciable à une partie du pays, peut être utilisée contre eux, et je serais navré que cela se produise.

Le président: Monsieur Fonger.

M. Fonger: Pour répondre à votre question, mademoiselle Carney, le simple fait, selon moi, que cette commission se rende dans tous les coins du pays indique bien que le gouvernement se soucie des préoccupations des citoyens du Canada. Il est bien sûr que si vous êtes ici aujourd'hui c'est pour connaître nos vues, et c'est la même raison qui vous amenait à Regina, à Edmonton et partout ailleurs. S'il n'existe pas une préoccupation quelconque et si le gouvernement estimait au contraire que ce projet de loi devrait être adopté tel quel, sans aucun amendement, je doute très fort qu'il se serait donné la peine d'agir ainsi.

En réponse à la seconde partie de votre question, c'est-à-dire pour ce qui est de procéder en hâte, je vous dirai ceci. C'est un peu comme si ma femme me demandait si nous pouvons aller en vacances aux îles Fidji. Je serais on ne peut plus heureux de visiter les Fidji, mais mes moyens ne me permettent sans doute pas d'aller plus loin que White Rock, encore que je veuille toujours prendre une vacance. Cela pour illustrer que nous sommes disposés à adopter le projet de loi dans sa forme actuelle s'il le faut. Toutefois, le seul fait que des gens comme vous soient ici, indiquent qu'ils désirent intervenir. Nous formulons l'espoir que tous les partis de la Chambre étudieront votre intervention.

Le président: Merci, mademoiselle Carney.

Mlle Carney: J'aimerais vous demander... des clarifications, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: That is your time, Miss Carney. I am going to go to Mr. Gourde.

I might explain that you can get translation by using the earpiece and changing the button to channel one.

M. Gourde: Merci, monsieur le président.

Je ferai un bref commentaire et je poserai une ou deux petites questions par la suite.

Il me fait plaisir d'entendre des témoins qui ne voient pas le projet de loi C-155 comme une mesure de déstabilisation de l'économie au Canada, comme l'ont prétendu certains témoins d'autres secteurs. Ils semblent croire que ce dossier ou, enfin, ce projet de loi apporte une certaine fraîcheur à l'économie par le biais des investissements importants qui seront faits par le gouvernement canadien.

J'aimerais souligner aussi les propos du représentant de la Commission du district régional de East-Kootenay, lequel a fait grand état du courage du gouvernement actuel de s'être attaqué à ce dossier si important et si complexe.

J'en viens maintenant aux questions. Je voudrais demander au représentant de la *B.C. Road Builders*, lorsqu'il parle de création d'emplois, s'il est en mesure de nous dire le nombre d'emplois qui seraient créés au moment de la construction. Si on faisait des prévisions, quel serait l'impact de cette rénovation ou restauration ou de ces investissements majeurs?

En outre, je demanderais à M. Miller s'il est d'avis, même si dans certains secteurs on semble réticent envers le projet de loi C-155, que le gouvernement canadien devrait procéder le plus rapidement possible à l'adoption de ce projet de loi.

The Chairman: Mr. Miller.

Mr. J. Miller: In answer to the first question, about the jobs that would be created by the western rail initiative by expanding the rail facilities: From what our talks were with the CP and CN, we are looking at approximately 25,000 to 35,000 jobs put into effect by putting the railway expansion program underway.

As to the adoption of this bill, it was in our conclusion that the bill should be adopted with the government looking into the inclusion of B.C. Railway, as to the impact of this bill on their rates.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Gourde?

Je vous remercie.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to make a comment to Mr. Fonger and ask him a couple of questions, if I might. He in his brief is almost overwhelmingly enthusiastic about the legislation in the form of Bill C-155 as presently before the committee. He commends the federal government, this government; the present Canadian Federal Government is the only government who has taken initiative

[Translation]

Le président: Il ne vous reste plus de temps, mademoiselle Carney. Je dois passer à M. Gourde.

Je me permets de mentionner que pour obtenir la traduction, vous n'avez qu'à vous servir de l'écouteur et à tourner le bouton au canal un.

M. Gourde: Thank you, Mr. Chairman.

First I shall make a brief comment and then ask one or two minor questions.

I am pleased to hear witnesses who do not consider Bill C-155 as an instrument of economy destabilization in Canada, as indeed it was claimed by certain witnesses from other areas. They seem to believe that this dossier or bill brings, so to speak, new blood to the economy by way of the major investments to be made by the Canadian government.

I also wish to endorse the statements made by the commission representative for the East-Kootenay regional district, namely that the present government has shown great courage when it undertook the study of such an important and complex case.

Now to the questions. May I ask the *B.C. Road Builders* representative, when he talks about job creation, if he is in a position to tell us the number of jobs which would be created at the construction stage. Provisionally speaking, what would be the impact of this renovation or restoration or of these major investments?

Besides, may I ask Mr. Miller if he is of opinion, even if in certain areas the advisability of Bill C-155 seems to be questioned, that the Canadian government should move ahead as quickly as possible with the passage of this bill?

Le président: Monsieur Miller.

M. J. Miller: En réponse à la première question au sujet des emplois qui seraient créés grâce à l'action d'expansion des installations ferroviaires entreprise par les chemins de fer de l'Ouest, je soulignerai qu'en nous fondant sur les entretiens que nous avons eus avec CP et CN, nous estimons que la mise en œuvre du programme d'expansion ferroviaire se traduirait par la création d'environ 25,000 à 35,000 emplois.

Pour ce qui est de l'adoption de ce bill, nous avons indiqué dans notre conclusion qu'il devrait effectivement être adopté et que le gouvernement devrait dans cette perspective y étudier l'inclusion de la *B.C. Railway* et plus particulièrement l'impact du bill sur les tarifs de cette société.

The Chairman: Are you finished, Mr. Gourde?

I thank you.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Je désirerais formuler un commentaire à l'endroit de M. Fonger et lui poser une couple de questions si je le puis. Il se montre dans son exposé d'un enthousiasme pratiquement sans borne envers le projet de loi C-155, dans sa forme actuelle devant le comité. Il louange l'actuel gouvernement fédéral et souligne qu'il est le seul gouvernement qui a pris ce genre d'initiative et a fait

[Texte]

and had the courage to make the change possible. He sounds quite convinced it will only be the passage of Bill C-155 that will save the coal industry of the East Kootenays; it almost sounds like a speech that some prominent Liberals in British Columbia have been regularly making, Mr. Chairman. I would not want to accuse Mr. Fonger of anything of that nature, but... I was in Taiwan two weeks ago, and I talked to the president of the China Steel Company; he was telling us about the fact they are purchasing some coal from Fording and Sparwood and area, and I said yes, and we hope to see that increased considerably in the future. And the president of the China Steel Company said yes, but you know Fording is on strike again.

Mr. Chairman, I think the point I am making is that Bill C-155 and the revision of the statutory Crow rate is going to have very little bearing on the success and prosperity of the coal industry in the East Kootenays and the northeast, until some other very fundamental problems are resolved in British Columbia. The witness knows that, I am sure. So I guess what I am saying is I am rather puzzled by the totally positive and upbeat nature of his submission, when he full well knows that in fact the railways improvements are going ahead anyway. The Connaught Tunnel Project, the new tunnel, is underway; the CPR has committed the financing. But what is so perplexing to British Columbians, Mr. Chairman, is the fact that this federal government, which Mr. Fonger speaks so highly of, has agreed under the National Energy Program to take \$14 billion worth of revenue out of western Canada through increased oil and gas taxes, has taxed the farmer on his fuel and fertilizer costs, has and promised to give us back \$4 billion over the next three years by way of a western development fund, which has never materialized, and then the witness asks us to gently concede the Dominion Coal Blocks to the federal government and let them manage them.

I say, Mr. Chairman, and I would appreciate Mr. Fonger's response, I say we have a dilemma here in British Columbia, and in western Canada, and if witnesses such as himself will not push for the kind of amendments every other delegation has suggested today, firstly that the subsidy be paid to the producer, not the railways, and secondly that the BCR be included in this legislation, then I say, Mr. Chairman, we are perpetrating something very, very regrettable upon the citizens of British Columbia. I am just frankly astounded Mr. Fonger would not have argued and tried to persuade government members here to ensure those amendments are included in the legislation, because that is certainly going to be my position. I am frankly surprised he would simplify the whole issue to getting on with passing Bill C-155, because otherwise the coal industry of British Columbia is going to be shattered. I just do not think that is true, Mr. Chairman.

[Traduction]

preuve du courage nécessaire pour permettre cette réforme. Il se déclare tout à fait convaincu que seule l'adoption du Bill C-155 sauvera l'industrie de la houille de Kootenay-Est. Son intervention a presque l'allure du genre d'allocution qui a été prononcée régulièrement en Colombie-Britannique par certaines personnalités libérales, monsieur le président. Je ne voudrais pas accuser M. Fonger d'emprunter le même genre de tactique mais je n'en pense pas moins. Il y a deux semaines, alors que j'étais à Formose, j'ai eu un entretien avec le président de la *China Steel Company*. Il nous a confié que cette société achète du charbon de Fording, de Sparwood et du secteur. À la bonne heure, me suis-je exclamé, nous espérons bien que vous accroîtrez considérablement le volume de ces achats dans l'avenir. Bien sûr, a-t-il répliqué, mais vous savez que Fording est de nouveau en grève.

Monsieur le président, le fait que je désire souligner c'est que le Bill C-155 ainsi que la révision du tarif du Nid-de-Corbeau n'influeront guère sur le succès et la prospérité de l'industrie de la houille de Kootenay-Est et du nord-est avant que ne soient résolus en Colombie-Britannique certains autres problèmes très essentiels. Or je suis convaincu que le témoin est parfaitement au courant de ce fait. Aussi le caractère entièrement positif et enthousiaste de son intervention m'intrigue pour le moins un peu, puisqu'il sait très bien que de toute façon les améliorations au réseau ferroviaire sont en voie d'exécution. La construction du nouveau tunnel Connaught est en cours et le CPR a débloqué les crédits nécessaires en ce sens. Ce qui, monsieur le président, laisse les habitants de la Colombie-Britannique songeurs, c'est le fait que ce même gouvernement fédéral dont M. Fonger vante si haut les mérites, a convenu aux termes du Programme national de l'énergie d'enlever à l'Ouest du Canada une valeur de \$14 milliards en revenus sous forme d'une hausse de l'impôt sur le pétrole et le gaz. Ce gouvernement a, en outre, frappé d'impôt le combustible et les fertilisants des agriculteurs et il a promis enfin de nous remettre une somme de \$4 milliards au cours des trois prochaines années sous forme d'un fonds de développement de l'Ouest, mais cette promesse ne s'est jamais concrétisée. Comment, alors, le témoin peut-il nous demander de céder gentiment les territoires de Dominion Coal du gouvernement fédéral et de lui en laisser la gestion?

Je soutiens, monsieur le président, et j'aimerais bien que M. Fonger me réponde à ce sujet, je soutiens que la Colombie-Britannique, voire l'Ouest canadien, se trouve dans un dilemme. Or lorsque les témoins tels que M. Fonger n'interviennent pas en faveur du genre d'amendements suggérés aujourd'hui par toutes les autres délégations, à savoir, en premier lieu, l'octroi de subside au producteur et non aux sociétés ferroviaires, et, en second lieu, l'insertion de la BCR dans cette législation, je soutiens, monsieur le président, que nous commettons un acte des plus regrettable vis-à-vis des citoyens de la Colombie-Britannique. L'attitude de M. Fonger me renverse et je ne m'explique pas pourquoi il n'a pas plaidé auprès des autorités fédérales ici présentes et tenté de les persuader d'insérer ces amendements dans la législation, car c'est là certes la position que je vais prendre. Je suis vraiment étonné qu'il veuille ainsi simplifier abusivement le problème et insister pour que l'on procède à l'adoption du Bill C-155, sans

[Text]

The Chairman: I think that could be classed more as a political statement than a question, but if you would like him to respond, . . .

Mr. Siddon: He may care to respond.

The Chairman: If you would care to respond, Mr. Fonger, you may.

Mr. Fonger: I am not sure what the question is. The Connaught Tunnel is already built; it has been built for some time.

Mr. Siddon: The twinning of the Connaught Tunnel.

Mr. Fonger: Pardon me?

Mr. Siddon: The new tunnel.

Mr. Fonger: It is my understanding that project was considered in 1975, and that work has been ongoing since then, but the railways have put it on hold pending what happens with Bill C-155.

The Chairman: Mr. Siddon, you have time for a very short question.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the witness suggested we British Columbians should be prepared to cede the Dominion Coal Lands, which were originally the property of the people of British Columbia, to the federal government. Does he really mean that, recognizing the right to resource ownership and the management of those resources under the Constitution belongs with the provinces and, as has been pointed out, the Kettle Valley Railway is defunct, and now the federal government is asking that the long-standing commitment to the statutory Crow rate is to be altered: Does he still believe we should rescind those Dominion Coal Blocks to the federal government?

• 1550

The Chairman: In fairness to the witness, I do not think he said that, but I will let him answer. I thought he said it did not make any difference to him which government owned them.

Mr. Fonger: I think what I said, Mr. Siddon, was that I wanted to see the development done by private companies.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you.

The Chairman: I now call on Mr. Hargrave. Five minutes, please, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

I want to address a very short question to Mr. Bruce Wright of Finning Tractor. I think, Mr. Chairman, it would be helpful

[Translation]

quoi l'industrie de la houille de la Colombie-Britannique s'en trouverait démolie. Ce n'est tout simplement pas la vérité, monsieur le président.

Le président: Je crois que nous pouvons classer cette intervention comme une déclaration politique plutôt qu'une question, mais si vous désirez quand même qu'il réponde . . .

M. Siddon: Peut-être a-t-il envie de répondre.

Le président: Si vous désirez répondre, monsieur Fonger, vous pouvez le faire.

M. Fonger: Je ne sais pas très bien en quoi consiste la question. Le tunnel Connaught est déjà construit. En fait il l'est depuis un bon moment.

M. Siddon: Le doublement du tunnel Connaught.

M. Fonger: Pardon?

M. Siddon: Le nouveau tunnel.

M. Fonger: Selon mes renseignements, ce projet a été étudié en 1975 et les travaux se poursuivent depuis, mais les chemins de fer ont mis le projet en veilleuse en attendant l'issue du Bill C-155.

Le président: Monsieur Siddon, il vous reste juste le temps de poser une question très brève.

M. Siddon: Monsieur le président, le témoin a laissé entendre que nous de la Colombie-Britannique devrions être disposés à céder au gouvernement fédéral les terres de la Dominion Coal, lesquelles appartenaient à l'origine aux habitants de la Colombie-Britannique. Pense-t-il vraiment ce qu'il dit, surtout si l'on tient compte qu'aux termes de la Constitution, le droit à la propriété et à l'exploitation des ressources appartient aux provinces, qu'en deuxième lieu, comme il a été mentionné, le chemin de fer Kettle Valley n'existe plus, et qu'au surplus le gouvernement fédéral demande que les termes de l'engagement qu'il a contracté et maintenu si longtemps vis-à-vis du tarif du Nid-de-Corbeau soient révisés? Croit-il encore que nous devrions rescinder la convention visant les terres du Dominion Coal au profit du gouvernement fédéral?

Le président: Par respect pour le témoin, je ne pense pas qu'il ait dit cela, mais je le laisserais répondre. Je pense qu'il a dit qu'il n'était pas important de savoir lequel gouvernement en était le propriétaire.

M. Fonger: Je pense que ce que j'ai dit, monsieur Siddon, est que je veux voir le développement confier à des sociétés privées.

Le président: Je vous remercie, monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci.

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Hargrave. Vous avez cinq minutes, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Je voudrais poser une brève question à M. Bruce Wright de *Finning Tractor*. Je pense, monsieur le président, qu'il serait

[Texte]

for some of us who live away off east of the Rocky Mountains if you would tell us a little more about Finning Tractor. Are you in the business of manufacturing, or do you rent them, or do you supply the road builders? Tell us a little more about it, would you?

Mr. B. Wright: Basically, we are in the supply and sale of heavy construction machinery to the mines, to all the construction companies in the Province of B.C. We are located on almost every rail point in the province. Our chief concern, of course, in the support of this, was that just our company alone two years ago had 2,400 people working for us; we now have 1,200. We would certainly like to be able to get some of those people back to work. That was our primary objective in supporting this.

Mr. Hargrave: Just a brief follow-up: Was the reduction by almost half of your workforce due entirely to the recession, especially in the year 1982?

Mr. B. Wright: Basically yes, sir.

Mr. Hargrave: And your interest in this bill is primarily because you see a possibility that there will be a considerable expansion, if not in new construction in the reconstruction of a number of things relating to the railway through the mountains. Is that essentially it?

Mr. B. Wright: Very much so, sir.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

That concludes the questioning of these witnesses. On behalf of the committee, I thank you for your appearance here and for your input into our deliberations. Thank you very much, gentlemen.

A point of order, Mr. Benjamin—and I hope it will be a point of order.

Mr. Benjamin: Yes. Just on Mr. Bockstael's remarks, I think he mentioned the ...

The Chairman: That is not a point of order.

Mr. Benjamin: Oh! Well, I know he would not want to misinform the committee ...

The Chairman: It was an argument in the first place, so I do not know how you could have a point of order on a non-point of order.

Mr. Benjamin: We always do ...

The Chairman: I do not blame you for trying.

I would now call before the committee the representatives from the Vancouver Port Corporation: Montreal Shipping Incorporated; Columbia Containers Ltd.; Westward Shipping Ltd.; North Pacific Shipping Company Ltd.; Greer Shipping Limited; Kingsley Navigation Limited, on behalf of Showa Line Limited of Tokyo, Japan; and the Chamber of Shipping of British Columbia.

[Traduction]

utile à certains d'entre nous qui vivons à l'est des Montagnes Rocheuses d'en savoir un peu plus long sur *Finning Tractor*. Est-ce que vous les fabriquez, les louez ou les fournissez-vous aux constructeurs de routes? Dites-nous en un peu plus, voulez-vous?

M. B. Wright: Nous fournissons et nous vendons de la machinerie lourde pour la construction aux mines et à toutes les entreprises de construction de la Colombie-Britannique. Nous sommes situés près de presque tous les points ferroviaires de la province. Notre principale préoccupation, bien sûr, est que notre seule compagnie employait 2,400 personnes, il y a deux ans, et nous n'en avons plus que 1,200, c'est pourquoi nous appuyons le projet. Nous souhaiterions beaucoup pouvoir remettre toutes ces personnes au travail. C'est la principale raison de notre appui au projet.

M. Hargrave: Une petite question: est-ce que la réduction de près de la moitié de votre personnel était entièrement due à la récession, surtout en 1982?

M. B. Wright: Essentiellement, oui, monsieur.

M. Hargrave: Et votre intérêt pour ce projet de loi est principalement dû au fait que vous voyez la possibilité d'une expansion considérable, sinon dans la construction, du moins dans la reconstruction d'un certain nombre de choses liées au passage de voies ferrées à travers les montagnes. Est-ce essentiellement cela?

M. B. Wright: Très certainement, monsieur.

M. Hargrave: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hargrave.

Cela conclut l'interrogatoire des témoins. Au nom du Comité, je vous remercie d'avoir comparu et d'avoir apporté votre point de vue aux délibérations. Je vous remercie, messieurs.

Monsieur Benjamin, un rappel au Règlement, du moins je l'espère.

M. Benjamin: Oui. À propos des observations de M. Bockstael, je pense que j'ai mentionné ...

Le président: Cela n'a rien à voir avec le Règlement.

M. Benjamin: Et bien, je sais qu'il ne voulait pas induire en erreur le Comité ...

Le président: Il s'agissait d'un débat avant tout, je ne vois donc pas ce que vient faire le Règlement là-dedans.

M. Benjamin: Nous faisons toujours ...

Le président: Je ne vous blâme pas d'essayer.

Je fais maintenant appel aux représentants de la *Vancouver Port Corporation*, de la *Montreal Shipping Incorporated*, de la *Columbia Containers Ltd.*, de la *Westward Shipping Limited*, de la *Kingsley Navigation Limited*, au nom de la *Showa Line Limited* de Tokyo (Japon), et de la *Chamber of Shipping* de la Colombie-Britannique.

[Text]

I am going to ask my clerk to go down and circulate a piece of paper so that we can get each person's name in the order in which you are sitting. Then, if questions are directed to you, I will be able to call you by name. In the meantime, I will introduce Mrs. Robson, Chairman of the Vancouver Port Corporation. I would ask her to introduce her colleagues and to make her opening statement.

Mrs. M.L. Robson (Chairman, Vancouver Port Corporation): Thank you very much, Mr. Chairman.

First I would like to thank the committee very much for agreeing to a little rescheduling, so that the Port of Vancouver and the various shipping interests could all appear at the same time. We appreciate that very much.

I would like to begin by introducing some of my colleagues on the newly-formed Vancouver Port Corporation Board who are sitting behind me. I would ask each of them to rise as I introduce them.

First, there is Cec Koslich, President and CEO of Rivetow Straits Ltd. of Vancouver; then Norman Cunningham, President and Chief Executive Officer of the British Columbia Maritime Employers' Association; Don Garcia, President of the Canadian area of the ILWU; Bob Lee, who is President of Prospero International Realty; and Paul Plante, who is President of Ralph S. Plante, Lumber Brokers, Vancouver.

At the table, to my left, is Bo Ekstrom, who is the Acting General Manager of the Port of Vancouver; to my right are Dick Stevens, Chamber of Shipping, and Don Moore, Columbia Containers Ltd. Then there are several shipping line representatives: Frank Bull, Montreal Shipping; Gordon Sargent, Kingsley Navigation; Richard Landahl, Westward Shipping; and Dennis McLennan, to my right, North Pacific Shipping.

The Chairman: Mrs. Robson, will each representative be making a presentation, or are you speaking on behalf of them all in the opening remarks?

Mrs. Robson: I was just going to get to that, Mr. Chairman. Mr. Ekstrom will be making the opening remarks on behalf of the Vancouver Port Corporation, to be followed by brief remarks by Mr. Moore of Columbia Containers, Capt. Stevens of the Chamber of Shipping, and then Mr. McLennan, representing the shipping lines. If you agree, we would proceed through that order of speaking—or would you prefer to have questions following each?

The Chairman: No, I agree, that is the better way to do it.

Mrs. Robson: Could I call first, then, on Mr. Ekstrom?

The Chairman: Mr. Ekstrom, please.

Mr. B. A. Ekstrom (Acting General Manager, Vancouver Port Corporation): Thank you, Mr. Chairman, members of the committee. The detailed comments of the Port of Vancouver are set forth in its brief, copies of which you have been provided with. I would like to summarize briefly those

[Translation]

Je vais demander à mon greffier de faire circuler une feuille de papier afin que nous puissions avoir le nom des personnes présentes dans l'ordre où elles sont assises. Ainsi, lorsque les questions vous seront adressées, je pourrais vous appeler par votre nom. Entre-temps, je vais donner la parole à Mme Robson, présidente de la *Vancouver Port Corporation*. Je lui demanderais de bien vouloir nous présenter ses collègues et de faire son exposé préliminaire.

Mme M.L. Robson (présidente, Vancouver Port Corporation): Je vous remercie, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais remercier le Comité d'avoir bien voulu réorganiser le calendrier afin que le port de Vancouver et les diverses compagnies de navigation puissent comparaître en même temps. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Je commencerais en vous présentant certains de mes collègues du nouveau conseil de direction de la *Vancouver Port Corporation* qui sont assis derrière moi. Je demanderais à chacun d'entre eux de se lever lorsque je ferai les présentations.

Premièrement, il y a Cec Koslich, président de la *Rivetow Straits Ltd.*, de Vancouver; puis, Norman Cunningham, président et agent principal en chef de la *British Columbia Maritime Employer's Association*; Don Garcia, président de l'*ILWU* pour le Canada; Bob Lee, président de *Prospero International Realty* et Paul Plante, président de Ralph S. Plante, courtiers en bois de Vancouver.

A la table, à ma gauche, se trouve Bo Ekstrom, directeur général intérimaire du port de Vancouver et, à ma droite, voici Dick Stevens, de la *Chamber of Shipping*, et Don Moore, de la *Columbia Containers Ltd.* Il y a aussi plusieurs représentants des entreprises de transport: Frank Bull, de la *Montreal Shipping*; Gordon Sargent, de la *Kingsley Navigation*; Richard Landahl, de la *Westward Shipping* et Dennis McLennan, à ma droite, de la *North Pacific Shipping*.

Le président: Madame Robson, est-ce que chacune de ces personnes va faire un exposé ou allez-vous parler au nom de tout le monde dans votre exposé préliminaire?

Mme Robson: J'y arrivais justement, monsieur le président. Mr. Ekstrom prononcera l'exposé préliminaire au nom de la *Vancouver Port Corporation*, suivi de brèves observations de M. Moore de la *Columbia Containers*, du capitaine Stevens, de la *Chamber of Shipping* et de M. McLennan, qui représente les entreprises de navigation. Si cela vous convient, nous procéderons dans cet ordre, à moins que vous ne préfériez que les questions soient posées après chaque intervention?

Le président: Non, je suis d'accord; c'est la meilleure manière.

Mme Robson: Puis-je donc demander à M. Ekstrom de prendre la parole?

Le président: Monsieur Ekstrom, je vous en prie.

M. B.A. Ekstrom (directeur général intérimaire, Vancouver Port Corporation): Je vous remercie, monsieur le président et les membres du Comité. Les observations du port de Vancouver sont données en détail dans notre mémoire dont on vous a remis des exemplaires. J'aimerais résumer brièvement ces

[Texte]

comments and answer any questions the committee may have in regard to the port's submission.

The Port of Vancouver supports the broad intent of Bill C-155, as the assumption by the federal government of responsibility for payment of the Crow benefit should help considerably in improving the ability of the railroads to expand their capacity to handle both grain and other bulk commodities essential to the port. It is the essence of the role of the port to be engaged in foreign trade and all measures which help to expand foreign trade, particularly through the facilities of the port, are encouraged.

The recently concluded draft long-range port master plan indicates dramatic increases over the next 20 years in the exports of grain, coal and other commodities from the Port of Vancouver. However, that increase is totally dependent upon the capacity of the rail system being enhanced as, at present, the rail system is working almost at capacity. Accordingly, the implementation of the broad intent of the bill is vital to the long-range vitality of the Port of Vancouver.

As the committee is no doubt aware, the interests of Canadian ports have always been considered to be a vital part of the transportation system to which the Crow rate applied.

• 1600

The present application of the rates has been established since 1927, pursuant to the General Order No. 448 issued by the Board of Railway Commissioners at that time. It is important to note the intention of Parliament as set forth in the terms of reference given to that board in making their enquiry and that order. The board was directed to make the investigation "... with a view to the establishment of a fair and reasonable rate structure ... having due regard to ..." among other things, and I quote:

- (b) the encouragement to the movement of traffic through Canadian ports; and,
- (c) the increased traffic westward and eastward through Pacific coast ports owing to the expansion of trade with the Orient . . .

Within those general terms of reference, the committee was specifically directed:

... especially to enquire into the causes of Canadian grain and other products being routed or diverted to other than Canadian ports and to take such effective action as the Board may deem necessary to ensure, as far as possible, the routing of Canadian grain and other products through Canadian ports.

These general and specific terms of reference clearly indicate that Parliament had in mind that the Crow rate should benefit the integrated Canadian transportation system as a whole, and not simply one component of it. This intention seems to have been clearly understood and acted upon by all concerned—both grain producers, railroads and the ports—since the inception of the Crow rate in 1897. However, a recent decision of the Canadian Transport Commission, in an

[Traduction]

observations et répondre aux questions que pourrait me poser le Comité sur le mémoire présenté par le port de Vancouver.

Le port de Vancouver appuie le contenu général du projet de loi C-155, puisque l'engagement par le gouvernement fédéral de payer la subvention du Nid-de-Corbeau devrait aider considérablement les chemins de fer à accroître leur capacité de transport du grain et d'autres marchandises essentielles au port. Le port, par vocation, se consacre au commerce étranger et toutes mesures qui pourraient aider le commerce étranger, particulièrement par les installations portuaires, sont encouragées.

Le plan général récemment préparé pour le port démontre un accroissement considérable, au cours des 20 prochaines années, des exportations de grains, de charbon et d'autres marchandises à travers le port de Vancouver. Toutefois, cet accroissement dépend entièrement de la capacité du réseau ferroviaire à s'améliorer puisqu'il fonctionne déjà à pleine capacité. Par conséquent, l'application de la portée générale du projet de loi est essentielle à la vitalité à long terme du port de Vancouver.

Le Comité est sans nul doute conscient que les intérêts des ports canadiens ont toujours été considérés comme étant essentiels au réseau de transport auquel s'applique le tarif du Nid-de-Corbeau.

Les tarifs s'appliquent depuis 1927, à la suite de l'ordonnance générale n° 448 émise par la Commission canadienne des chemins de fer d'alors. Il est important de se rappeler l'intention du Parlement établie dans le mandat donné à la commission pour faire son enquête et rédiger cette ordonnance. La commission a reçu mission d'étudier la situation en vue d'établir un barème de tarif juste et raisonnable en tenant compte, entre autres choses;

b) du mouvement du trafic à travers les ports canadiens; et,

c) de l'accroissement du trafic vers l'ouest et l'est à travers les ports de la côte du Pacifique, en raison de l'expansion du commerce avec l'Orient . . .

Dans le cadre de son mandat, le comité était chargé

... de découvrir les raisons pour lesquelles le grain canadien et d'autres produits étaient détournés vers d'autres ports que les ports canadiens et chargé de prendre les mesures que la commission jugeait nécessaires pour assurer, autant que possible, le transport du grain canadien et d'autres produits à travers les ports canadiens.

Ce mandat général et précis indique clairement que le Parlement voulait que le tarif du Nid-de-Corbeau bénéficie à l'ensemble du réseau de transport du Canada et pas seulement à l'un de ses éléments. Cette intention semble avoir été pleinement perçue par toutes les parties intéressées, les producteurs de grain, les chemins de fer et les ports, depuis la mise en vigueur du tarif du Nid-de-Corbeau en 1897. Toutefois, une récente décision de la Commission canadienne des

[Text]

application by Prairie Malt (Canada) Limited, has overturned that historical understanding. Although this decision has an anomaly in the interpretation given to the Crow rate legislation over its 86-year history, it will, if not corrected, have the potential of fostering the development of an extremely large and serious problem for the Port of Vancouver.

In addition to being a bulk commodity port, the Port of Vancouver also has developed significant business in containerized cargo and constitutes Canada's only container port on the west coast. The availability of a container facility is extremely important in any industrial strategy which looks to enhance domestic manufacturing and processing in the future.

The container shipping business is extremely competitive on both the Atlantic and the Pacific routes. During the 1970s, importers and exporters were able to direct their cargo through the port of their choice. Now, however, it is the shipping lines who are more and more directing traffic, in calling only at specific ports, to which importers and exporters must direct their cargo.

The reason for this is the fundamental change in shipping economics. Larger vessels are being used to achieve economies of scale. These vessels have increased operating costs, and therefore it is extremely important to the economics of their operation to minimize their ports of call and time in port, and maximize their time steaming at sea. Therefore, the trend is to reduce the number of ports of call on each side of the ocean.

Vancouver has remained a port of call for most of the container lines serving the North American west coast. In the present environment, the port is under tremendous pressure simply to retain its present volumes of container cargo, let alone deal with expanding them. The principle reason for this pressure comes from the Port of Seattle, which is the port of entry for containerized goods for the Pacific northwest and the U.S. midwest. This market is over five times the market area which can be reached through Vancouver, and container lines accordingly enjoy larger economies of scale in calling there.

It is important to realize the significance of this competition. Ignoring for the moment the significance of export cargoes from Canadian ports, imports destined for Canada which are offloaded at U.S. ports are generally shipped overland to their final destination through the continental U.S., using American railroads and trucking lines. A shipment of electronic goods destined for Toronto which is offloaded in Seattle, therefore, would in most cases not come into Canadian hands nor generate any business in Canada until it crossed the border at Welland, Ontario. Accordingly, the effect of a reduction or loss of inbound container traffic through the Port of Vancouver would be felt not only by the port and the Vancouver region generally, but throughout the Canadian transportation system. In that environment, the availability of containerized export cargoes is extremely important to container lines in evaluating the economics of their calls.

Over the years, the Canadian exporters have improved their efficiency by developing methods of shipping specialty grain in

[Translation]

transports, à propos d'une demande déposée par la Prairie Malt (Canada) Limited, a renversé cette entente historique. Bien que cette décision soit une anomalie dans l'interprétation donnée à la loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau pendant ses quatre vingt huit ans d'existence, elle aura, si elle n'est pas corrigée, des conséquences graves pour le port de Vancouver.

En plus d'être un port de marchandises en vrac, le port de Vancouver traite aussi beaucoup d'affaires dans le transport conteneurisé et est le seul port de ce genre sur la côte ouest du Canada. La disponibilité d'installations conteneurisées est extrêmement importante dans toute stratégie industrielle qui vise à améliorer le secteur manufacturier national à l'avenir.

Le transport conteneurisé est extrêmement concurrentiel sur les routes de l'Atlantique et du Pacifique. Pendant les années 70, les importateurs et les exportateurs pouvaient expédier leurs marchandises par le port de leur choix. Maintenant, toutefois, ce sont les compagnies de navigation qui, de plus en plus, dirigent le trafic en ne mouillant qu'à certains ports où les importateurs et les exportateurs doivent envoyer leurs marchandises.

La raison de cela est le changement fondamental dans l'économie de la navigation. De plus gros navires sont utilisés pour obtenir des économies d'échelle. Ces navires ont des coûts d'exploitation accrus et il est donc essentiel de réduire les escales et le temps qu'ils doivent passer au port. Par conséquent, la tendance est de réduire le nombre des ports de destination des deux côtés de l'océan.

Le port de Vancouver est resté un port de destination pour la plupart des compagnies de navigation desservant la côte ouest de l'Amérique du Nord. Dans la situation actuelle, le port a d'énormes difficultés à simplement conserver le volume de marchandises conteneurisées, inutile donc de penser à l'accroître. Les pressions viennent du port de Seattle, qui est le port d'entrée des marchandises conteneurisées pour le nord-ouest du Pacifique et le midwest américain. Ce marché représente cinq fois le marché que nous pouvons atteindre par Vancouver et les compagnies de navigation jouissent de meilleures économies d'échelle en mouillant dans ce port.

Il est important de réaliser l'importance de cette concurrence. Mettons de côté pour l'instant les marchandises destinées à l'exportation à partir des ports canadiens; les importations destinées au Canada, qui sont déchargées dans les ports américains, sont généralement livrées à travers le continent américain en utilisant les chemins de fer et les camions américains. Des produits électroniques destinés à Toronto ne passeront donc pas entre des mains canadiennes avant de traverser la frontière à Welland en Ontario. Par conséquent, l'effet d'une réduction ou d'une perte du trafic intérieur à partir du port de Vancouver sera ressenti non seulement par le port et par la région de Vancouver tout entière, mais aussi par tout le réseau de transport du Canada. Dans ces circonstances, la disponibilité de conteneurs de marchandises d'exportation est essentielle aux compagnies de navigation lorsqu'elles évaluent les économies que présentent certains ports de destination.

Au cours des années, les exportateurs canadiens ont amélioré leur efficacité en mettant au point des méthodes de

[Texte]

containers, thus providing the shipping lines with a back-haul cargo to the Orient. Vancouver now exports as much container cargo as it imports—unlike, for instance, Seattle, which mainly ships back empty containers. Thus, even though Canadian-destined inbound shipments are smaller than the U.S.-bound shipments, ships find it economic to call at Vancouver and offload their Canadian cargo here, as they can, at the same time, pick up the specialty grain back-haul cargo. Without that back-haul cargo available in Vancouver, ships might generally offload their Canadian-destined containers at a U.S. port at the same time as offloading their U.S.-destined containers, subsequently shipping the Canadian-bound goods to their various destinations in Canada by rail or truck.

The availability of the specialty grain back-haul cargoes has, therefore, been of vital importance not only to the Port of Vancouver but to the railroads and other members of the Canadian transportation system generally.

If the CTC decision in the Prairie Malt case is not corrected and the Crow Benefit applied to grain shipped by land to Seattle for ocean export, it is very likely that the Port of Vancouver will face a substantial loss in container traffic. This loss would derive from two components.

Firstly, specialty grains represent approximately 20% of the total containerized exports from the port. Virtually all of this specialty grain cargo is taken by the Japan Six Lines, which account for approximately 40% of the total import and export traffic through the port's container facilities. The diversion to Seattle of the specialty grain cargo itself would therefore represent a very serious loss of container traffic.

The second loss, however, is even more serious in its implications. If the Japan Six Lines find the specialty grain back-haul cargoes can be diverted to Seattle at a nominal increase in cost, the economics of their operations will likely be such as to cause them to stop calling at Vancouver. This will result in a loss of inbound Canadian cargoes as well.

The loss of 40% of the port's container traffic would immediately eliminate approximately 125 jobs at the terminals in the port. Additionally, it would eliminate the need for the two new container cranes, which are presently being purchased and installed at a total cost of approximately \$11 million, and would result in substantial over-capacity for several years to come. The additional economic impact would include a reduction in gross revenue from the terminal operation of approximately \$10 million per year.

The specialty grain shippers have wished to take advantage of Seattle due to the large number of sailings of container ships available from that port. However, all Pacific ports served from Seattle are also served from Vancouver. The only difference is that Seattle has more direct sailings.

The primary advantage of containerization is the low cost and ease of trans-shipment. Therefore, shipments out of

[Traduction]

livraison de grains spéciaux par conteneurs, fournissant ainsi aux compagnies de navigation des marchandises à destination de l'Orient. Vancouver expore maintenant autant de marchandises conteneurisées qu'il en importe, contrairement à Seattle, par exemple, qui expédie généralement des conteneurs vides. Par conséquent, même si le volume des marchandises destinées au Canada est moindre que celui destiné à l'intérieur des États-Unis, les navires trouvent plus économique de se rendre à Vancouver pour décharger leurs marchandises puisqu'ils peuvent, du même coup, prendre des chargements de grains spéciaux. Sans de tels chargements disponibles à Vancouver, les navires déchargereraient les marchandises destinées au Canada dans un port américain, en même temps qu'ils déchargent les marchandises destinées aux États-Unis, les marchandises étant ensuite transportées par chemin de fer ou par camion vers leur destination au Canada.

La disponibilité de ces chargements de grain a donc été d'un intérêt primordial, non seulement pour le port de Vancouver, mais aussi pour les chemins de fer et les autres membres du réseau de transport au Canada.

Si la décision de la C.C.T., dans le cas de la Prairie Malt, n'est pas corrigée et que la subvention du Nid-de-Corbeau s'applique au grain expédié par terre vers Seattle pour l'exportation, il est fort probable que le port de Vancouver perdra une part considérable du trafic des marchandises conteneurisées. Cette perte découlera de deux facteurs.

Premièrement, les grains spéciaux représentent environ 20 p. cent de la totalité des exportations conteneurisées du port. Presque toute la cargaison de grains spéciaux est transportée par la *Japan Six Lines*, ce qui représente à peu près 40 p. cent de la totalité des importations et des exportations qui transitent par les installations conteneurisées du port. Le détournement vers Seattle pourrait par conséquent entraîner de graves pertes dans le trafic des marchandises conteneurisées.

La seconde perte, cependant, a des conséquences encore plus graves. Si la *Japan Six Lines* trouve que les grains spéciaux peuvent être détournés vers Seattle avec une augmentation minime des coûts, il se peut fort bien que, pour des raisons d'économie, elle cesse de se rendre à Vancouver. Cela entraînera une perte de cargaisons vers l'intérieur du Canada aussi.

La perte de 40 p. cent du trafic conteneurisé du port éliminera immédiatement environ 120 emplois du port. De plus, elle éliminera aussi la nécessité de deux nouvelles grues, qui sont en ce moment achetées et installées au coût de près de 11 millions de dollars et il en résultera une capacité excédentaire pour plusieurs années à venir. La conséquence économique de tout cela sera aussi une diminution du revenu brut d'environ 10 millions de dollars par année.

Les expéditeurs de grains spéciaux veulent passer par Seattle en raison du grand nombre de navires qui partent de ce port. Toutefois, les ports du Pacifique desservis par Seattle sont aussi desservis à partir de Vancouver. La seule différence est que Seattle a des voies plus directes.

Les principaux avantages de la conteneurisation sont la facilité et le bas coût des livraisons transcontinentales. Par

[Text]

Vancouver which are trans-shipped to their final destination should not cost appreciably more than those from Seattle. However, the specialty grain shippers requested and received a ruling which allows them to receive the benefit of the subsidized freight rate, notwithstanding their intention to ship from a U.S. port.

The Prairie Malt decision is presently under appeal by both Canadian National Railroad and Canadian Pacific Limited. The Port of Vancouver is joining in that appeal as an intervenor, to support the request of the railroads that the decision be reversed. However, because Bill C-155 uses language similar to that reviewed in the Prairie Malt decision, the port wishes to ensure that the original intent of Parliament is not lost in a matter of technical/legal interpretation.

[Translation]

conséquent, les cargaisons sortant de Vancouver ne devraient pas coûter plus cher que celles qui partent de Seattle. Toutefois, les expéditeurs de grains spéciaux ont demandé et obtenu l'autorisation de recevoir une subvention pour le transport, qu'ils aient l'intention ou non de livrer à partir d'un port américain.

La décision au sujet de la Prairie Malt fait en ce moment l'objet d'un appel interjeté par le Canadien National et le Canadien Pacifique. Le port de Vancouver s'est joint à cet appel comme intervenant, pour appuyer la demande des chemins de fer qui veulent que cette décision soit renversée. Toutefois, parce que le projet de loi C-155 utilise un langage similaire à celui qui a conduit à la décision dans le cas de la Prairie Malt, le port souhaite s'assurer que l'intention du Parlement ne soit pas dénaturée pour une question d'interprétation technique ou légale.

• 1610

It is important in the Port's view to assess the trade-offs revolving around this issue. The specialty grain producers face a small amount of inconvenience in shipping through Vancouver to the limited number of ports which are not served by direct shipments from Vancouver. Against that must be weighed the damage deriving from the anticipated loss of 40% or more of the container traffic through Canada's only west coast container port. This loss of traffic would be not only the lost export of specialty grain, but also the loss of in-bound Canadian cargoes which, by virtue of being shipped overland through the United States, would also be lost to the Canadian railroads and trucking industries, as well as to the port itself.

In the view of the Port, the damage to the transportation system is far greater than the inconvenience to the specialty grain growers, and Canadian taxpayers' funds should, in our opinion, not be utilized for the purpose of supporting a system which would have such an adverse impact on the country's transportation system, and would be contrary to the historical intent of Parliament.

The Port is not advocating a restriction on the method of export; the specialty grain shippers should be free to export from U.S. ports if a benefit can be derived therefrom, paying full market transportation rates. However, where the Crown benefit is required by those shippers, the Port is of the view that such benefit should be used to the advantage of the Canadian transportation system as a whole.

Detailed recommendations with respect to provisions to meet these concerns are set forth in our brief. An even simpler solution might be to add the words "by water" at the end of Clause (b) of the definition of "movement" in the beginning of the proposed bill.

The Port will be pleased to discuss further with the appropriate parties the detailed wording of any provision suitable to deal with this very serious problem which faces the Port and the Canadian transportation system in general.

Il est important pour le port que soient évaluées les conséquences de cette décision. Les producteurs de grains spéciaux subissent un petit nombre d'inconvénients à expédier en passant par Vancouver pour rejoindre le nombre limité de ports qui ne sont pas desservis directement à partir de Vancouver. Il faut cependant soupesé les dommages découlant de la perte prévue de 40 p. 100 ou plus du trafic conteneurisé à travers le seul port équipé pour les conteneurs de la côte ouest du Canada. Cette perte de trafic ne serait pas seulement une perte d'exportation de grains spéciaux, mais aussi la perte de cargaisons à l'intérieur du Canada, puisqu'elles seraient expédiées à travers les États-Unis, ce qui veut dire que les chemins de fer et les entreprises de camionnage y perdront autant que le port.

Du point de vue du port, les dommages que subira le réseau de transport sont bien plus importants que les quelques inconvénients que peuvent subir les producteurs de grains spéciaux et les fonds des contribuables canadiens, à notre avis, ne devraient pas servir à aider un système qui aurait un effet aussi nuisible sur le réseau de transport canadien. Ce serait contraire à la volonté historique du Parlement.

Le port ne préconise pas une entrave à la méthode d'exportation; les expéditeurs de grains spéciaux doivent être libres d'exporter à partir de ports américains, s'il y a un avantage à le faire, en payant cependant le plein tarif du transport. Toutefois, lorsque ces expéditeurs exigent la subvention du Nid-de-Corbeau, le port est d'avis qu'une telle subvention doive être utilisée au bénéfice du réseau de transport canadien tout entier.

Notre mémoire contient des recommandations détaillées quant aux dispositions qui pourraient répondre à ces préoccupations. Une solution encore plus simple serait peut-être d'ajouter les mots «par mer» à la fin du paragraphe b) de la définition de «mouvement» au début du projet de loi.

Le port sera heureux de discuter plus avant avec les parties intéressées de la rédaction précise de toute disposition pouvant traiter de ce grave problème auquel font face le port et le réseau de transport canadien dans son ensemble.

[Texte]

Thank you again for considering our brief and for providing us with the opportunity to address you here today.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ekstrom.

Mrs. Robson: Mr. Chairman, Captain Stevens will now speak on behalf of the Chamber of Shipping.

The Chairman: Thank you.

Captain Stevens.

Captain Richard C. Stevens (Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia): Mr. Chairman, the Chamber of Shipping represents 45 Canadian registered companies, who in turn represent a multitude of ship owners and operators who service the ports of British Columbia, taking western Canadian products overseas to the various markets.

It has been very strongly brought out in all these hearings and in the past that the railways are running practically at capacity. If the economy was running at full blast, we would be finding great difficulty in getting the amount of goods that we would like to the terminals to ship overseas.

The ship owners and ship operators are very concerned that they are going to be delayed in loading, awaiting their cargos. Freight rates are going to have to be increased, ship-hire rates are going to go up, and consequently, there will be a possible loss of markets to Canadian producers.

Mr. Ekstrom has very explicitly covered all the points the Chamber members feel. We are all involved in the Port of Vancouver, plus Prince Rupert and all the other ports in British Columbia. We would like to think our support for the bill will be considered. We feel it is necessary. We are not in a position to speak on the way the subsidy should be paid, or to whom, and again I would like to refer to my brief.

We mention a specific recommendation on containerized grains or specialty grains; however, I have my colleagues here, members of the Chamber, who will address that specific question. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Mrs. Robson.

Mrs. Robson: Mr. Don Moore of Columbia Containers Ltd. will now make a presentation.

The Chairman: Mr. Moore.

Mr. Donald Moore (President, Columbia Containers Ltd.): Thank you, Mr. Chairman and committee members.

My name is Donald Moore. I am President of Columbia Containers Ltd., a bulk grain container loading company which I formed in 1972. I have been continuously employed in the Canadian grain industry for the past 39 years. I am a past president of both the Vancouver Merchants Exchange and the

[Traduction]

Merci encore de bien vouloir prendre notre mémoire en considération et de nous donner l'occasion de vous en parler aujourd'hui.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ekstrom.

Mme Robson: Monsieur le président, le capitaine Stevens parlera maintenant au nom de la *Chamber of Shipping*.

Le président: Merci.

Captaine Stevens.

Le capitaine Richard C. Stevens (directeur exécutif, Chamber of Shipping de la Colombie-Britannique): Monsieur le président, la *Chamber of Shipping* représente 45 compagnies canadiennes enregistrées qui, à leur tour, représentent une multitude de propriétaires de navires et d'opérateurs qui desservent les ports de la Colombie-Britannique, transportant les produits canadiens de l'ouest vers les divers marchés d'outre-mer.

Il a été démontré, au cours de ces audiences et dans le passé, que les chemins de fer fonctionnent pratiquement à pleine capacité. Si l'économie fonctionne à plein rendement, nous aurons beaucoup de difficultés à transporter le volume de produits que nous voudrions avoir dans les terminaux pour le transport océanique.

Les propriétaires de navires et les opérateurs sont préoccupés par le fait qu'il peut y avoir des retards dans le chargement en attendant les marchandises. Les tarifs de transport des marchandises devront être augmentés, les tarifs de navigation vont augmenter et, par conséquent, il pourrait y avoir une perte de marchés pour les producteurs canadiens.

Mr. Ekstrom a très bien parlé de tous les problèmes perçus par les membres de la Chambre. Nous sommes engagés vis-à-vis du port de Vancouver et d'autres ports en Colombie-Britannique. Nous aimerais penser que notre appui au projet de loi sera pris en considération. Nous pensons que c'est nécessaire. Nous ne sommes pas en mesure de dire de quelle manière la subvention devrait être versée, ou à qui, et, encore une fois, je voudrais en revenir au mémoire.

Nous avons mentionné des recommandations précises au sujet du grain conteneurisé ou du grain spécial; toutefois, des collègues présents, membres de la Chambre, en parleront plus en détail. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stevens.

Madame Robson.

Mme Robson: M. Don Moore de la *Columbia Containers Limited* fera maintenant un exposé.

Le président: Monsieur Moore.

M. Donald Moore (président de la Columbia Containers Limited): Je vous remercie, monsieur le président et les membres du Comité.

Je m'appelle Donald Moore. Je suis président de la *Columbia Containers Limited*, une entreprise de chargement par conteneurs que j'ai créée en 1972. Je me suis constamment occupé de l'industrie du grain du Canada au cours des 39 dernières années. J'ai été président du *Vancouver Merchants*

[Text]

Vancouver Grain Exchange, and have been closely involved with the three major facets of the Canadian grain industry . . .

The Chairman: Mr. Moore, would you slow down just a little bit so the interpreters will be able to follow you, please.

Mr. Moore: —that is, country operations, terminal elevator operations and overseas export operations.

I wish to thank you for the opportunity to express some of my thoughts and concerns regarding the proposed Bill C-155. I will not attempt to discuss the merits of the proposed increase in grain freight rates or to whom they should be paid, as there have been a multitude of speakers over the past number of months more qualified than myself on this subject.

I would, however, like to stress to your committee that the movement of Canadian grain under statutory rates should take place only via Canadian ports. I submit any contemplated changes in grain rail rate structures must include safeguards to protect and promote the use of Canadian routes, ports and labour. In any new statutory grain rail freight rates, there should be regulations in place which would take into account the competitive nature of alternative and often government-subsidized foreign shipping routes and services. Changes which could result in the diversion of our traditional export traffic away from Canadian ports to United States ports would, of course, be counter-productive.

Any rate compensation allowed to the railways which may be supported by public funding, either directly or indirectly, should fundamentally require a commitment by the railways to foster the use and expansion of Canadian transportation and port facilities.

Our company's business could be used as an example of what could happen if the Port of Vancouver were placed in a non-competitive position vis-à-vis Seattle, Tacoma, Portland. We presently ship about 160,000 tonnes per annum in over 10,000 containers of bulk grain products through Vancouver. For example, in 1982 the shipments of bulk grain in containers to our facility constituted 27% of the outward container tonnage of the Port of Vancouver, and 18% of the number of containers. A very large percentage of these products moved to our container facility on the Crow rate. It is a well-known fact that a major reason many of the container vessels still call directly at the Port of Vancouver is to pick up the out-bound containerized bulk grains. These direct calls therefore allow the inward-bound Canadian cargo to be discharged directly at Vancouver and also allow the development of further out-bound cargo such as paper products, reefer products, hides, etc.

There are many hundreds of Canadian people involved in the handling of this in- and out-bound cargo through Vancouver. A statutory grain rail freight rate without restraints as to port of shipment would allow this Canadian cargo to be very

[Translation]

Exchange et du *tiVancouver Grain Exchange, et je me suis occupé de très près de trois éléments importants de l'industrie du grain au Canada . . .

Le président: Monsieur Moore pourriez-vous parler un peu plus lentement afin que les interprètes puissent suivre, s'il vous plaît.

M. Moore: C'est-à-dire, les opérations au pays, les opérations des terminaux et celles de l'exportation outre-mer.

J'aimerais vous remercier de me donner l'occasion d'exprimer certaines de mes pensées et préoccupations au sujet du projet de loi C-155. Je n'essaierais pas de discuter des mérites des augmentations proposées au tarif du transport du grain ou à qui elles devraient être versées, car un grand nombre de personnes plus qualifiées que moi en ont parlé abondamment au cours des derniers mois.

J'aimerais, cependant, souligner le fait que le mouvement du grain canadien en vertu du tarif statutaire ne devrait se faire que par les ports canadiens. Je suggère que toute modification envisagée au barème des tarifs ferroviaires du transport du grain doit comporter des garanties pour protéger et promouvoir l'utilisation des routes, des ports et de la main-d'œuvre du Canada. Dans tout nouveau tarif statutaire pour le transport ferroviaire du grain, il devrait y avoir des règlements qui tiennent compte de la nature concurrentielle des routes et des services étrangers souvent subventionnés par le gouvernement. Des modifications qui pourraient entraîner un détournement du trafic des ports canadiens vers les ports américains seraient, évidemment, néfastes.

Toute indemnisation accordée aux chemins de fer et qui est payée par des fonds publics, soit directement ou indirectement, devrait fondamentalement exiger un engagement de la part des chemins de fer à favoriser l'utilisation et l'expansion des installations portuaires et de transport du Canada.

Notre entreprise pourrait être utilisée comme exemple de ce qui pourrait arriver si le port de Vancouver devait occuper une position non concurrentielle face à Seattle, Tacom ou Portland. Nous livrons à l'heure actuelle environ 160,000 tonnes par année dans environ 10,000 conteneurs de produits céréaliers en vrac par le port de Vancouver. Par exemple, en 1982, les expéditions de grain en vrac par conteneurs vers notre installation représentaient 27 p. 100 du tonnage de conteneurs destinés à l'extérieur du port de Vancouver et 18 p. 100 des nombres de conteneurs. Une forte proportion de ces produits était transportée vers nos installations au tarif du Nid-de-Corbeau. Il est bien connu que la raison principale pour laquelle de nombreux navires passent encore directement par le port de Vancouver est de charger des grains en vrac conteneurisés destinés à l'extérieur. Ces escales permettent donc aux marchandises destinées au Canada d'être déchargées directement à Vancouver et permettent aussi le développement d'autres frets extérieurs comme les produits du papier, les produits aurifères, le cuir, etc..

Il y a plusieurs centaines de Canadiens qui travaillent au chargement et au déchargement des marchandises passant par Vancouver. Un tarif statutaire de transport du grain par chemin de fer ne comportant aucune restriction quant au port

[Texte]

quickly diverted to U.S. ports to be carried on subsidized U.S. and other foreign government-subsidized conference and non-conference carriers. Such an action would be devastating to the Port of Vancouver, as presumably the major lines now calling at Vancouver would no longer find it economically feasible to do so because of the lack of out-bound cargo.

The impact of this upon the hundreds of ancillary industries and services dependent on Vancouver port business is incomprehensible.

Bulk grain shipments that are presently moving via Canadian west-coast grain terminal elevators could also be readily diverted to American elevators in the Puget Sound and on the Columbia River, unless the rail rate structure prevented same.

• 1620

I now wish to speak to you regarding what grains and products will be covered by these statutory rates. There have been more confusion and legal battles, etc., over this issue on the old Crow rate than you can imagine. Everybody had a different idea of what is a grain and what should be covered by the statutory grain rate. I can foresee the same problems being encountered with the new rate basis, the way it is presently written. I cannot believe it is prudent to try to itemize each individual product or crop in this legislation. It should be generalized by only using the word "grain" and "products thereof". We already have in Canada very prestigious legislation that defines what crops are a "grain": the Canada Grain Act. Section 2(16) of this act interprets grain as follows:

"Grain" means any seed named in Schedule I or designated by regulation as a grain for the purposes of this Act.

Bill C-155 restricts to Schedule I-only grains. This is wrong. It should be "all" the grains designated as a "grain" under the Canada Grain Act, and the products thereof, that are grown and processed in the western division.

In one of the numerous legal battles on this definition of "grain", Mr. Justice Bull, J.A., of the British Columbia Court of Appeal, on May 31, 1968, stated as follows:

The very nature of the Canada Grain Act requires that it should deal with various named grains as they are invented or developed, and its history reflects this view by the variation and additions of grain classifications from time to time. One example only is the addition of the rape-seed schedule in 1947.

He went on to say:

If I am wrong in construing the generic word "grain" as used in the earlier two loading provisions of the Demurrage Rules . . .

—by the way, this was a demurrage case . . .

[Traduction]

de chargement détourneraient très rapidement les cargaisons vers les ports américains qui seraient alors transportés par des moyens subventionnés par les États-Unis ou les gouvernements d'autres pays. Une telle mesure aurait un effet désastreux sur le port de Vancouver, car il est à prévoir que les compagnies de navigation qui passent à l'heure actuelle par Vancouver ne trouveront plus rentable de le faire en raison du manque de cargaisons destinées à l'extérieur.

Les conséquences sur des centaines de services et d'industries auxiliaires qui dépendent de l'activité du port de Vancouver sont incompréhensibles.

Les chargements de grain en vrac qui sont en ce moment expédiés par les terminaux de la côte ouest du Canada pourraient aussi facilement être détournés vers les silos américains de détroit de Puget ou du fleuve Columbia, à moins que les tarifs ferroviaires empêchent un tel détournement.

Je désire vous parler maintenant des grains et produits sur lesquels vont porter ces tarifs statutaires. Il y a eu plus de confusion et de batailles juridiques, etc. au sujet de cette question de l'ancien tarif du Nid-de-Corbeau que tout ce que vous pouvez imaginer. Chacun avait sa petite idée sur ce qui constitue un grain et sur ce qui devrait relever du tarif statutaire des grains. Je prévois les mêmes problèmes dans le cas de la nouvelle base tarifaire selon la rédaction actuelle. Je ne crois pas qu'il soit prudent de vouloir énumérer chaque produit ou chaque culture dans ce texte législatif. On devrait fournir une description générale en utilisant uniquement les expressions «grain» et «produits du grain». Nous possédons déjà au Canada dans l'article 2(16) de cette loi, le grain est défini de la manière suivante:

«Grain» désigne toute graine nommée à l'annexe I ou que la réglementation désigne comme grain aux fins de la présente loi.

Le projet de loi C-155 traite uniquement des grains énumérés dans l'annexe I. On a tort d'agir de la sorte. Il devrait s'agir de «tous» les grains désignés comme «grain» en vertu de la Loi sur les grains du Canada et des produits de ces grains qui sont cultivés et traités dans la division de l'Ouest.

Au cours d'une des nombreuses batailles juridiques qui ont porté sur cette définition du «grain», M. le juge Hall, J.A. de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, s'est prononcé de la manière suivante, le 31 mai 1968:

La nature même de la loi sur les grains du Canada veut que cette loi traite de grains possédant divers noms à mesure qu'ils sont inventés ou créés et son histoire traduit ce point de vue puisqu'il y a variation et addition de catégories de grains de temps à autre. Un exemple est offert par l'addition de l'annexe relative au soya en 1947.

Le juge poursuit:

Si j'ai tort d'interpréter le terme générique «grain» utilisé dans les deux dispositions du chargement antérieures du règlement sur les surestaries . . .

—notons qu'il s'agit d'une affaire de surestaries . . .

[Text]

... under the "growing tree" rule, then I fall back on an alternative conclusion, that when the word "grain" was introduced by General Orders 94426 and 97881 in 1958 and 1959 the object of its use and the mischief to be then remedied clearly show that it was contemplated that it should bear a contemporary meaning (including rape-seed and numerous other new grains) rather than any more limited meaning it may have had when introduced into the Demurrage Rules 41 years earlier.

Surely if a crop is considered a "grain" under the Canada Grain Act, it should automatically qualify as a grain under the statutory rail rates. If a crop is not a grain under the current Canada Grain Act, it is usually because the quantity produced is insignificant. Products that are processed in the western division from the grains in the Canada Grain Act should also be covered by the new rate. Due to the volume of alfalfa products exported, they could be considered as an additional item.

It is extremely important that the product application of this new rate be clarified in the most sensible manner possible to prevent future controversy regarding the intent of the legislation. It is our hope that the rate changes visualized will enhance the marketing possibilities of Canadian grain products, which at the same time will encourage the growth and development of the Canadian transportation and port facilities.

Thank you for your time.

• 1625

The Chairman: Thank you very much, Mr. Moore. I might suggest you should be worried; Mr. Benjamin agreed with you.

Mr. Benjamin: Come on.

The Chairman: I said "somewhat", and I was referring politically.

We will now go to questioning.

Mrs. Robson: Mr. Chairman, we have one additional speaker.

The Chairman: I am sorry.

Mrs. Robson: Dennis McLennan will be speaking for North Pacific on behalf of the shipping line.

The Chairman: Sorry about that, Mrs. Robson.

Mr. D.B. McLennan (Manager, Liner Department, North Pacific Shipping Co. Ltd., Vancouver): Thank you, Mr. Chairman.

My name is Dennis McLennan with North Pacific Shipping. I am here to represent the Canadian-owned and -operated steamship agencies who act as agents for the Japan Six Lines of Tokyo, Japan. We have individually submitted briefs to you, and on behalf of the six I would like to highlight these briefs.

[Translation]

... en vertu de la règle de «l'arbre en croissance», je peux m'appuyer sur une autre conclusion, c'est-à-dire que, lorsque le mot «grain» a été adopté par les décrets généraux 94426 et 97881 en 1958 et 1959, l'objet de son utilisation et le méfait à corriger alors indiquent clairement qu'on envisageait que ce mot doive posséder un sens contemporain (y compris le soya et de nombreux autres grains) plutôt que de posséder un sens plus limité qu'il aurait pu posséder lorsqu'il avait été incorporé au règlement sur les surestaries, 41 ans auparavant.

Manifestement, si une culture est considérée comme un «grain» en vertu de la Loi sur les grains du Canada, elle devrait être considérée automatiquement comme un grain en vertu des tarifs ferroviaires statutaires. Si une culture n'est pas un grain en vertu de l'actuelle Loi sur les grains du Canada, c'est habituellement parce que la quantité produite est infime. Les produits qui sont traités dans la division de l'Ouest à partir des grains relevant de la Loi sur les grains du Canada devraient aussi faire l'objet de nouveau tarif. À cause de la quantité des produits de l'alfalfa qui sont exportés, ceux-ci devraient être considérés comme un article additionnel.

Il est extrêmement important que l'application de ce nouveau tarif aux produits soit éclairci de la manière la plus sensée possible pour que l'on évite les débats futurs sur l'esprit du texte législatif. Nous espérons que les changements tarifaires envisagés amélioreront les possibilités de commercialisation des produits du grain du Canada, ce qui encouragera en même temps la croissance et l'essor des installations de transport et des installations portuaires du Canada.

Je vous remercie de votre patience.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Moore. Quelque chose devrait vous inquiéter: M. Benjamin a été d'accord avec vous.

M. Benjamin: Allons donc.

Le président: Vous inquiétez «un peu», sur le plan politique.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Mme Robson: Monsieur le président, nous avons un autre orateur.

Le président: Pardon.

Mme Robson: Dennis McLennan parlera au nom de la compagnie de navigation *North Pacific*.

Le président: Excusez-moi, madame Robson.

M. D.B. McLennan (directeur, service des océaniques, North Pacific Shipping Co. Ltd., Vancouver): Merci, monsieur le président.

Je suis Dennis McLennan, de *North Pacific Shipping*. Je représente ici les agences de navigation détenues et exploitées au Canada qui jouent le rôle d'agent pour les six lignes japonaises de Tokyo. Chacun de nous vous a présenté des mémoires et j'aimerais en examiner avec vous les points saillants au nom des six.

[Texte]

We represent Japan Line, Kawasaki Line, Nippon Yusen Kaisha Line, Showa Line, Mitsui-OSK Lines Ltd., and Yamashita-Shinnihon Line of Tokyo, providing a direct sailing or on a transshipment basis service to Japan, Korea, Hong Kong, Taiwan, Malaysia, Singapore, Manila, Thailand, Australia, New Zealand, New Guinea and the People's Republic of China.

We have and provide specialized equipment to meet the needs of the shippers and consignees in Canada, and we have specialized equipment that we provide to the specialty grain companies and is dedicated to the movement of specialty grain products from Vancouver.

We face severe competition from our neighbours in Seattle, and other lines and competitors serve the Canadian market through these outlets. Some commodities are now diverted to U.S. ports because it is alleged that Seattle can provide a greater frequency of service and the availability of lower ocean rates. I do not agree with this statement as the records show that in 1982 the Port of Vancouver shipped 44.5 million tonnes to 57 separate areas with 15 liner operators in Vancouver.

We wish to state that we concur with the presentation put forward by the Port of Vancouver with respect to the definitions therein.

Currently one of the consortium is considering independent action from the Japan six, and should they do so the question of ports of call will arise and could be predicated to a large extent on whether specialty grains are or are not restricted to a Canadian seaport. The Japanese Six Lines represent over 40% of the Vancouver container business.

Conference and non-conference rates are available out of Vancouver and Seattle. The conference rates out of Vancouver and Seattle are the same. The non-conference rates offered out of Seattle and the non-conference rates offered out of Vancouver normally are predicated on the conference rate. The non-conference lines normally take our rate and offer something less for that service.

Our position is that as long as any commodity is subsidized by any means then such associated handling and transportation should be reserved to the benefit of Canada and Canadian companies and Canadian workers and should be exported by vessel through a Canadian seaport.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLennan.

Now we can go to questioning, and if each member whose name I have—if I do not get a lot more—sticks to the time limits we will have no difficulty fitting everybody in.

We will start with Mr. Cook.

[Traduction]

Nous représentons *Japan Line, Kawasaki Line, Nippon Yusen Kaisha Line, Showa Line, Mitsui-OSK Lines Ltd.*, et *Yamashita-Shinnihon Line* de Tokyo, qui fournissent un service direct de navigation ou de transbordement à destination du Japon, de la Corée, de Hong Kong, de Taiwan, de la Malaisie, de Singapour, de Mali, de la Thaïlande, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de la Nouvelle-Guinée et de la République populaire de Chine.

Nous possédons et nous fournissons un équipement spécialisé répondant aux besoins des compagnies de navigation et de consignation du Canada et nous possédons un équipement spécialisé que nous fournissons aux entreprises de grains spécialisés et qui est consacré au transport des produits de ce grain de Vancouver.

Nous subissons une vive concurrence de la part de nos voisins de Seattle et d'autres lignes et entreprises rivales servent le marché canadien par l'intermédiaire de ces débouchés. Certains produits sont maintenant dirigés vers des ports américains parce que, prétend-on, Seattle peut fournir une plus grande fréquence des services et offrir des tarifs océaniques plus bas. Je crois que cette affirmation est fausse puisque, selon les dossiers, le port de Vancouver a expédié, en 1982, 44.5 millions de tonnes vers 57 régions distinctes par le moyen de 15 exploitants océaniques de Vancouver.

Nous désirons affirmer que nous sommes en accord avec la présentation faite par le port de Vancouver au sujet des définitions qui s'y trouvent.

A l'heure actuelle, un des consortiums envisage une activité indépendante de la part des six compagnies du Japon et, si cette décision était prise, la question des escales va se poser et elle pourra être tranchée dans une grande mesure selon que les grains spécialisés seront ou non limités à un port de mer canadien. Les six lignes japonaises représentent plus de 40 p. 100 de tout le trafic par conteneur de Vancouver.

Au départ de Vancouver et de Seattle on peut obtenir des tarifs conformes ou non à ceux de la conférence. Les tarifs de la conférence, au départ de Vancouver et de Seattle, sont les mêmes. Les autres tarifs, au départ de Seattle ou de Vancouver, se fondent habituellement sur ceux de la conférence. Les lignes qui ne font pas partie de la conférence adoptent habituellement notre tarif et offrent moins en retour de ce service.

Notre point de vue, c'est que si un produit est subventionné par quelque moyen que ce soit, les services associés de manutention et de transport devraient être réservés à l'avantage du Canada et des entreprises et travailleurs du Canada et que l'exportation devrait se faire par bateau et par l'intermédiaire d'un port de mer canadien.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McLennan.

Nous pouvons maintenant passer aux questions et si chaque membre dont j'ai le nom, pourvu que je ne reçoive pas trop d'autres noms, s'en tient aux limites temporelles, nous n'aurons aucun mal à accomoder tout le monde.

Nous allons commencer par M. Cook.

[Text]

Ten minutes, Mr. Cook.

Mr. Cook: I am sure the chairman will remind me if I am getting close to 10 minutes.

Good presentations by all of you. I compliment you on bringing the issue very clearly.

Just a quick review now putting what everybody has had to say together. You are basically in favour of Bill C-155 and the grain subsidy and the change in the Crow rate. The objections you have are, first of all, in some parts of the act the language that has been used. I note that you are afraid of the interpretation of the "system participant" for fear that this could be interpreted as including the port, which means you would lose some of your so-called hard-won autonomy at one time or another.

That I can understand, and really I think that is housekeeping and I doubt very much if there would be much difficulty in having that changed. Certainly we will be fighting for it.

Also, the real problem that you seem to have is the fear of loss because of the Prairie Malt case which goes to the Supreme Court, and you would like to see the act clarify that any subsidy paid to Canadians or to Canadian railways or however it works out is done on a basis whereby if someone wishes to ship to an American port or to a foreign port then the subsidy would not apply. In other words, you are not prepared to have the Canadian people, the Canadian government or the Canadian prairie farmer subsidize goods that are going to be transshipped out of Seattle because one of the few advantages that you have over Seattle seems to be back-haul provision for empty containers.

As a British Columbian I will fight hard on your behalf, but as a Canadian I would ask one question, perhaps to Mr. Ekstrom, dealing with matter: Have you looked at the implications this may have in terms of some grains now that end up going through Duluth and down the Mississippi system as opposed to other shipping systems? Is it going to have a deleterious effect there even though it would have a good effect on the west coast?

The Chairman: Mr. Ekstrom.

Mr. Ekstrom: We have not studied the effect on the east coast. If there is some other wording that would meet our needs and avoid any potential problems on the east coast, we will be happy, but we have not had the opportunity to study the effects on the east coast.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Change to Mr. Moore of Columbia Containers. Do you feel the Port of Vancouver is really competitive with the Port of Seattle in terms of charges, rates, ability to react to special rates and so on at present?

The Chairman: Mr. Moore.

[Translation]

Dix minutes, monsieur Cook.

M. Cook: Je suis sûr que le président me rappellera à l'ordre si j'approche les 10 minutes.

Vous avez tous fait d'excellentes présentations. Je vous félicite d'avoir très clairement exposé la question.

J'aimerais seulement faire une revue rapide pour synthétiser ce que tout le monde a eu à dire. Vous êtes essentiellement en faveur du projet de loi C-155, des subventions aux céréales et de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Vos objections portent tout d'abord sur la rédaction de certaines parties de la loi. Je note que vous craignez l'interprétation du «participant» comme pouvant inclure le port, ce qui veut dire que vous perdriez parfois une partie de l'autonomie que vous dites avoir travaillé ferme à mériter.

Cela, je peux le comprendre et je pense qu'il s'agit en réalité d'un problème technique que, selon moi, il ne serait pas très difficile de modifier par quelques changements. Nous allons certes lutter pour obtenir ces changements.

De plus, le véritable problème que vous semblez craindre est celui d'une perte à cause de l'affaire du malt des Prairies, qui s'en va maintenant devant la Cour suprême. Vous aimerez voir la loi établir que toute subvention versée aux Canadiens ou aux chemins de fer canadiens, ou enfin quelle que soit la modalité adoptée, se fasse de telle sorte que si quelqu'un désire que le transport se fasse vers un port américain ou un port étranger, alors la subvention ne s'applique pas. En d'autres termes, vous n'êtes pas disposé à ce que le peuple canadien, le gouvernement canadien ou les agriculteurs des Prairies canadiennes subventionnent des biens qui vont être transbordés à partir de Seattle car un des rares avantages que vous semblez posséder par rapport à Seattle est constitué par la disposition relative au retour des conteneurs vides.

A titre de Colombien-britannique, je vais lutter ferme en votre faveur, mais, à titre de Canadien, j'aimerais poser une question, peut-être à M. Ekstrom, au sujet de cette question: Avez-vous songé aux incidences de cela sur les céréales qui aboutissent maintenant à Duluth et descendant le Mississippi par opposition à d'autres réseaux d'expédition? L'effet va-t-il être négatif à cet endroit tout en étant positif sur la côte ouest?

Le président: Monsieur Ekstrom.

M. Ekstrom: Nous n'avons pas étudié ces incidences possibles sur la côte est. Si une autre rédaction différente pouvait répondre à nos besoins sans créer de problème sur la côte est, nous nous en réjouirions, mais nous n'avons pas eu l'occasion d'étudier les incidences possibles sur la côte est.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: C'est plutôt M. Moore, de *Colombia Containers*. Croyez-vous que le port de Vancouver est véritablement concurrentiel par rapport au port de Seattle en ce qui concerne les frais, les tarifs, l'aptitude à réagir à des tarifs spéciaux et tout le reste à l'heure actuelle?

Le président: Monsieur Moore.

[Texte]

Mr. Moore: I think the Port of Vancouver is very competitive. The only problem at times is that more shipping lines move into Seattle so you have more sailings. Mr. Ekstrom can advise, but I think they have 25 container lines going into the Port of Seattle versus 15 into the Port of Vancouver. So that is really the only restraint. The lines that service Vancouver I would say service 95% of the ports that the lines in Seattle serve, but they just do not serve them quite as often, that is all.

Mr. Cook: That is a fair answer. I will get a question I had and then I will pass it on to some of my colleagues who may have other pertinent questions as well.

I suppose, Mr. Ekstrom, I can ask you the question. It deals with the container cargo. I note in your brief that you indicate possibly a 25% increase in specialty grain shipments if you can take care of the Prairie Malt case, a 25% increase over the next few years in this particular area, which would be of immense benefit. I also note that there is some indication of a very substantial drop if that does not take place in container cargo going out of Vancouver. Are those figures correct, and are those the best estimates you can give me?

• 1635

Mr. Ekstrom: The potential loss to Vancouver, if the specialty grain is not restricted to the Port of Vancouver, is 40%, because you had to add the import as well. Now, the export of containerized malt is approximately 25% of the total exported number of containers. The increase in container traffic, as we project, is approximately 4% per year.

Mr. Cook: I will be coming to see you, sir, to get more detailed information from you on the changes you want. As a member of the opposition who seems to be a thorn in the other side on this stuff, we will do everything we can to try to get those things done, because if anything I do not want to happen, it is to see the loss of any autonomy to the Port of Vancouver, which is almost implicit in your objections to the wording of the bill at the present time.

Thank you, I will pass, Mr. Chairman.

The Chairman: A supplementary, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, thank you.

Mr. Cook mentioned specialty grains and you mention bulk grains in your brief, Mr. Moore. Could you outline for the committee what you mean by bulk grains, what kind of grains?

Mr. Moore: By specialty grains I mean generally the smaller-type volume grains that do not generally move through the large grain terminal elevators.

Mr. Mayer: Such as the what?

Mr. Cook: Such as peas, faba beans, canary seed, barley malt . . . [Inaudible due to technical problem—Editor]

[Traduction]

M. Moore: Je pense que le port de Vancouver est très concurrentiel. Le seul problème qui se pose de temps à autre, c'est que davantage de compagnies de navigation adoptent Seattle, de sorte qu'il y a là plus de départs. M. Ekstrom peut donner des précisions, mais je pense qu'il y a 25 lignes de conteneurs qui font le trafic avec le port de Seattle contre 15 avec le port de Vancouver. C'est là, en réalité, la seule restriction. Selon moi, les lignes qui utilisent Vancouver fréquentent 95 p. 100 des ports que fréquentent les lignes de Seattle, mais elles le font moins souvent, c'est tout.

M. Cook: Bonne réponse. J'ai une dernière question à poser puis je céderai la parole à mes collègues qui songent peut-être à d'autres questions pertinentes.

Je suppose, monsieur Ekstrom, que c'est à vous que je peux poser cette question. Il s'agit des cargaisons de conteneurs. Je remarque dans votre mémoire que vous faites état de la possibilité d'une augmentation de 25 p. 100 des expéditions de grains spécialisés si l'affaire du malt des Prairies se règle d'une manière satisfaisante, une augmentation de 25 p. 100 au cours des quelques années à venir dans ce secteur particulier, ce qui serait un avantage immense. Je note aussi la possibilité d'une baisse très importante si cela ne se produit pas dans le cas des cargaisons de conteneurs quittant Vancouver. Ces chiffres sont-ils exacts et s'agit-il là des meilleures évaluations que vous pourriez me donner?

M. Ekstrom: Si le grain spécialisé n'est pas réservé exclusivement au Port de Vancouver, la perte potentielle serait de 40% parce que vous devez y ajouter les importations. L'exportation du malt conteneurisé représente 25% du nombre total des conteneurs exportés. Nous prévoyons une augmentation d'environ 4% par année du trafic de conteneurs.

M. Cook: Je vous reviendrai, Monsieur, pour obtenir des renseignements plus détaillés sur les modifications que vous désirez. En tant que membre de l'opposition qui semble être une épine dans: d'autre côté de cette affaire, nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour obtenir que des mesures soient prises, parce que je ne veux pas voir le Port de Vancouver perdre son autonomie, ce qui est quasi-implicite dans vos objections au libellé du Projet de loi actuel.

Merci, M. Le Président, je passe.

Le président: Question supplémentaire, M. Mayer.

M. Mayer: Merci, M. le Président.

M. Cook a mentionné les grains spécialisés et vous mentionnez les grains en vrac dans votre mémoire, M. Moore. Pourriez-vous préciser pour ce Comité ce que vous entendez par grains en vrac, quel genre de grains?

M. Moore: Par grains spécialisés, j'entends en général les grains à volume plus faible qui ne passent pas par les gros terminaux d'élévateurs à grain.

M. Mayer: Comme quoi, par exemple?

M. Cook: Comme les pois, les fèves fava, le millet, le malt d'orge . . . (Inaudible à cause de problèmes techniques—Transcripteur)

[Text]

Mr. Mayer: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Tessier.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Je poserai deux questions qui seront complémentaires à celles qui viennent déjà d'être posées. Quelle est la proportion du volume total qui a été expédié en *container* vers Seattle? Qu'est-ce qui est plus important, pour vous: protéger l'industrie secondaire dans les Prairies ou tenter de protéger ce que nous considérons être une petite partie du trafic à Vancouver? Maintenant, vous pouvez apporter un correctif, si vous le désirez.

The Chairman: Mr. Ekstrom.

Mr. Ekstrom: The first question deals with the container proportion. The number of containers stuffed with specialty grain is in round figures 10,000, and a total export in containers is about 50,000, and the total container traffic in the port is 110,000 or 120,000.

As I explained earlier, individually the 10,000 containers that could be diverted to Seattle is important. However, it is the snowballing effect that comes into play which brings that figure up to perhaps 40,000 containers, and close to 50,000 because we will lose the import as well. The Japanese six lines may find it more economic to stay in Seattle, pick up the 10,000 specialty grain boxes for export and deliver all the Canadian import in Seattle and not steam up to Vancouver at all. The Canadian containers will then be trucked or railed to Vancouver, and this is how the figure becomes so large.

Of course, if you look at the Port of Vancouver, we ship about 50 million tonnes of cargo per year. Tonnage-wise, this is very small. However, value-wise it is very great; it creates more jobs, it is a higher-value commodity; it is a very important part of the traffic through the port. This is why it is vital for us to avoid a snowballing effect and lose potentially up to 40% of the container traffic.

Now, your second question, is it . . .

The Chairman: Mr. Ekstrom, before answering the second question, would you let Mr. McLennan comment on that too, please?

Mr. McLennan: Mr. Chairman, one point I wanted to bring up at this point is the severity of the competition from the Port of Seattle. Presently it is said that over 50% of the Canadian cargo is now entering through the Port of Seattle. So the flood is already started, and it has been going on since the container business started in the Pacific northwest. I am stating that we do not want lose the Japanese six; it is a real fear. With three of the six now operating independent services out of southeast Asia and already by-passing the Port of Vancouver, if the Japanese six or one of them went independent, what would happen to the remainder of the lines? Will they bypass the Port of Vancouver? Thank you.

[Translation]

M. Mayer: Merci.

Le président: Merci M. Mayer. M. Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

I will ask two complementary questions to those which were just asked. What is the proportion of the total volume shipped to Seattle in containers? What is more important to you; protect the secondary industry in the Prairies or try to protect what we consider to be a small portion of the traffic through Vancouver? Now, you may rectify, if you wish.

Le président: M. Ekstrom.

M. Ekstrom: La première question a trait à la proportion de conteneurs. Le nombre de conteneurs chargés de grains spécialisés est d'environ 10 000, l'exportation totale en conteneurs est d'environ 50 000 et le total du trafic des conteneurs dans le port est de 110 000 ou 120 000.

Comme je l'ai expliqué plus tôt, à eux seuls, les 10 000 conteneurs qui pourraient être déviés vers Seattle sont importants. Toutefois, l'effet boule de neige qui entre en jeu fait grimper ce chiffre à 40 000 conteneurs, peut-être, et près de 50 000 parce que nous perdrons l'importation aussi. La Japanese six lines trouvera peut-être plus économique de rester à Seattle, d'embarquer les 10 000 conteneurs de grain spécialisé pour l'exportation et de livrer toute l'importation canadienne à Seattle sans passer du tout par Vancouver. Les conteneurs canadiens seront ensuite expédiés par camion ou par chemin de fer et c'est là ce qui fait grimper ce chiffre.

Bien sûr, si nous considérons le Port de Vancouver, nous expédions environ 50 millions de tonnes de fer par année. En tonnes, c'est très faible. Mais en valeur, cependant, c'est très important; cela crée plus d'emplois, c'est un produit d'une valeur plus élevée; c'est une partie très importante du trafic qui passe par le port. C'est pourquoi il est primordial pour nous d'éviter l'effet boule de neige et la perte possible d'environ 40% du trafic de conteneurs.

Maintenant, votre deuxième question, est-ce . . .

Le président: M. Ekstrom, avant de répondre à la deuxième question, permettriez-vous à M. McLennan de faire un commentaire là-dessus, s'il vous plaît.

M. McLennan: M. le Président, je voulais souligner la compétition très serrée que nous fait le Port de Seattle. On dit qu'en ce moment, environ 50% du fret canadien passe par le Port de Seattle. L'invasion est donc déjà commencée et elle se poursuit depuis que les entreprises de conteneurs sont établies dans le nord-ouest du Pacifique. Je dis que nous ne voulons pas perdre la Japanese six: C'est une crainte réelle. En ce moment, trois des six services en opération en Asie du sud-est sont indépendants et ne font pas escale à Vancouver; si la Japanese six ou une d'entre elles devenait indépendante, qu'est-ce qui arriverait aux autres compagnies de navigation? Cesseront-elles de faire escale au Port de Vancouver? Merci.

Le président: Merci. M. Ekstrom.

[Texte]

Mr. Ekstrom: The second question was, is it worth saving this small amount of specialty grain in the Port of Vancouver at the cost of secondary industry on the Prairies?

The Prairie malt shippers and the other shippers of specialty grain have been exporting specialty grain in containers for many years to the Orient. They have been exporting through the Port of Vancouver. The advantage this trade has gained by this decision in February of this year is that they have saved a fraction of their transportation cost, allegedly anyway. But they are not going to lose the market, they will continue to ship as they have over the years even if they have to continue to ship through the Port of Vancouver. So it is not going to damage any secondary industry on the Prairies, as far as we understand it.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Le président: C'est tout?

Merci, monsieur Tessier.

Mr. Moore, comment?

Mr. Moore: I would like to say that it is a small percentage now, as Mr. Ekstrom said, but if that is open, it could be 100%; we do not know. This great Prairie Malt case, which has been mentioned so often, was on something like 600 tonnes that what was moving to south-east Asia, that is what it was all about... against 150,000 tonnes of containerized grain. But if we open that gate completely, we may lose the whole 150,000 tonnes. Thank you.

The Chairman: Thank you, sir. Mrs. Mitchell is next, 10 minutes, please.

• 1645

Mrs. Mitchell: Thank you. I am especially pleased to be listening to this presentation as the member for Vancouver East, and would appreciate any further information as to how this bill and related matters affect the Port of Vancouver. I am interested particularly on page 5 of the report where it states that:

At present, there are 5 grain terminals in the Port of Vancouver with total revenue of approximately \$2 billion per annum, employing in excess of 500 persons in the export of grain by sea.

—and the number of jobs and so on related to that.

Then going on to page 10, where you state that:

The present 5-year projections for the Vancouver port anticipate an overall increase in tonnage of 25% conditional upon the railroads increasing sufficient revenue to enable them to expand.

Also, and this is the particular point I wanted to refer to:

... assuming that the incentive can be seen by the railroads to make these expenditures and handle these volumes

[Traduction]

M. Ekstrom: La deuxième question était de savoir s'il vaut la peine de sauver cette faible quantité de grain spécialisé du Port de Vancouver au prix de l'industrie secondaire des Prairies.

Les expéditeurs de malt des Prairies et les autres expéditeurs de grain spécialisé exportent leur grain par conteneurs vers l'Orient depuis de nombreuses années. Ils ont passé leurs exportations par le Port de Vancouver. L'avantage que ce commerce a acquis suite à la décision de février de cette année est qu'il a économisé une fraction de son coût de transport, à ce qu'il paraît, en tout cas. Mais ils ne perdront pas leur marché, ils vont continuer d'expédier comme ils l'ont fait pendant des années même s'ils doivent continuer d'expédier via le Port de Vancouver. Par conséquent, cela ne nuira pas à l'industrie secondaire des Prairies, pas tel que nous le comprenons, en tout cas.

M. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Is that all?

Thank you, Mr. Tessier.

Commentaire, M. Moore?

M. Moore: Je voudrais dire que s'il s'agit d'un faible pourcentage maintenant, comme l'a dit M. Ekstrom, si cette porte était ouverte, il pourrait s'agir de 100%: nous ne savons pas. Le cas de la Prairie Malt, qui a été mentionné si souvent, touchait quelque chose comme 600 tonnes qui étaient expédiées vers l'Asie du sud-est, c'est ce dont il s'agissait—par rapport aux 150 000 tonnes de grains conteneurisés. Mais si nous ouvrons complètement cette porte, nous pouvons perdre l'ensemble des 150 000 tonnes. Merci.

Le président: Merci, Monsieur. M^{me} Mitchell est la suivante; 10 minutes, s'il vous plaît.

Mme Mitchell: Merci. Je suis particulièrement heureuse d'entendre cette présentation à titre de député de Vancouver-Est et je suis curieuse de tout renseignement supplémentaire sur les répercussions de ce projet de loi et des questions connexes sur le Port de Vancouver. Je suis particulièrement intéressée à la page 5 du rapport qui énonce que:

En ce moment, il y a 5 terminaux à grain dans le Port de Vancouver ayant un revenu total de 5 milliards de dollars par année, employant au-delà de 500 personnes dans l'exportation du grain par voie de mer.

—et le nombre d'emplois et d'autres qui y sont reliés.

Ensuite, à la page 10, où vous énoncez que:

Les prévisions actuelles pour les prochaines 5 années pour le Port de Vancouver annoncent une augmentation générale du fret de 25 p. 100, à condition que les compagnies de chemin de fer augmentent suffisamment leurs revenus pour permettre leur expansion.

De plus, et c'est le sujet particulier que je voulais aborder:

... à condition que les compagnies de chemin de fer soient motivées à faire ces dépenses et à traiter ces volumes sans pourtant que cette incitation décourage les expéditeurs de

[Text]

without a significant disincentive to the grain shippers, the overall volumes projected should be achievable or exceeded.

Now, I would like to ask—I assume it is Mr. Ekstrom—about the whole question of disincentive to grain producers. That is the thing that has concerned us, of course, in our party. We are completely in agreement that there must be expansion of port facilities, and there must be an upgrading of railway facilities related to that, and this must be paid for by all the taxpayers of Canada—plus the railways, of course, putting in their fair share and being accountable.

But from the point of view of the producers, would it not be a disincentive, which would have quite a dilaterius effect on the Port of Vancouver, for grain growers to pay five times the cost of transporting their grain by 1990. That would be one disincentive.

The other disincentive about which I wonder if you would comment and on which I wonder if you have done any research is the fact that, if this bill goes through and the freight rates are increased for prairie farmers, they will very likely use other routes which are cheaper to transport their grain—namely, through eastern ports and also through the United States. We already have evidence of the CPR upgrading some of their routes down through . . . I guess it is to New Orleans, down the Milwaukee area. It is the same thing with CNR, which would indicate that there are going to be alternate routes for some of that grain to go, and it would be expedient for prairie farmers to use that route. So therefore, would it not really mean that we are going to have less grain going through the Port of Vancouver? I would like to have some comment on that. I wonder if you have done any analysis as to the projected decreases which might be anticipated?

Mr. Eckstrom: I will try to answer that, Mrs. Mitchell.

The Vice-Chairman: Mr. Eckstrom.

Mr. Eckstrom: The first question was whether it would be a disadvantage to the grain people if they have to pay five times the cost. The Port of Vancouver is not in a position to comment on how the incentives or the Crow benefit is allocated, as long as it is allocated in a fashion which ensures that the commodity being given the benefit is shipped through the Port of Vancouver. This is why we have suggested very strongly that there be amendments, or a slight addition, to the draft bill.

Mrs. Mitchell: May I just clarify one point; that it really was a disadvantage to the port itself, if there were less grain shipped because of the cost to prairie farmers, not to the railroads. It was to the port I was concerned about.

Mr. Eckstrom: Yes. As to the port of course, we have five grain elevators, and we project that the capacity of those elevators will be adequate for the next 5 to 10 years. The projections that we have in our port master plan, and which I referred to earlier, have been developed after close consultation with the grain industry. This is their projection and I assume

[Translation]

grain, les objectifs quant aux volumes prévus peuvent être réalisés ou même dépassés.

Je voudrais maintenant demander—à M. Ekstrom, je suppose—des éclaircissements sur toute la question de l'incitation décourageante pour les producteurs de grain. Bien sûr, c'est ce qui nous préoccupe dans notre parti. Nous sommes d'accord que les installations portuaires doivent être étendues, qu'il doit y avoir une amélioration des installations de chemin de fer qui y sont reliées, et que cela doit être payé par tous les contribuables du Canada—en plus des chemins de fer, bien sûr, qui doivent faire leur part et qui en sont imputables.

Mais du point de vue des producteurs, ne serait-ce pas une mesure décourageante pour eux de devoir payer cinq fois le coût de transport de leur grain en 1990, et qui aurait un effet dilatoire sur le Port de Vancouver? Ce serait là une mesure décourageante.

L'autre mesure décourageante sur laquelle je voudrais que vous fassiez des commentaires et sur laquelle je me demande si vous n'avez pas fait de recherche est le fait que, si le projet de loi est adopté et que les tarifs de transport sont augmentés pour les agriculteurs des Prairies, ils utiliseront sans doute d'autres voies moins dispendieuses pour transporter leur grain, notamment, les ports de l'Atlantique et les États-Unis. Nous savons déjà que le CP est à améliorer certaines de leurs voies vers le sud—je crois que c'est vers la Nouvelle-Orléans, en passant par la région de Milwaukee. Le CN fait la même chose, ce qui laisse prévoir qu'il y aura des voies de rechange pour expédier ce grain, et ces voies seraient toutes indiquées pour les producteurs des Prairies. Par conséquent, est-ce que cela ne voudrait pas dire qu'il y aura effectivement moins de grain qui passera par le Port de Vancouver? J'aimerais des commentaires là-dessus. Je me demande si vous n'avez pas fait l'analyse des réductions qui peuvent être prévues?

M. Ekstrom: J'essaierai de répondre à cela, madame Mitchell.

Le vice-président: Monsieur Ekstrom.

M. Ekstrom: La première question est de savoir s'il serait désavantageux pour les producteurs de grain de payer cinq fois le coût. Le Port de Vancouver n'est pas en mesure de faire des commentaires sur le mode de répartition de la subvention du Nid-de-Corbeau, du moment qu'elle est répartie de façon à assurer que le produit qui en bénéficie est expédié par le Port de Vancouver. C'est pourquoi nous avons suggéré très fortement que le projet de loi soit modifié ou qu'on y fasse une petite adjonction.

Mme Mitchell: Est-ce que je peux clarifier un point: que ce serait au désavantage du port lui-même, si moins de grain était expédié à cause du coût exigé des agriculteurs des Prairies, non pas des compagnies de chemin de fer. C'est le port qui nous préoccupe.

M. Ekstrom: Oui. Pour ce qui est du port, bien entendu, nous avons cinq élévateurs à grain et nous prévoyons que la capacité de ces élévateurs sera suffisante pour les prochaines 5 ou 10 années. Les prévisions que fait notre stratégie d'ensemble, à laquelle je me suis déjà référée, ont été élaborées après une étroite consultation de l'industrie du grain. Ce sont là leurs

[Texte]

that in their projections they have taken into account what may, or may not, happen in eastern Canada and through the United States.

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, my concern is that the projections you state here will not be that great at all, and I wonder also what kind of increased capacity the port is planning as a result of the master plan. How much is this going to cost? What kind of specific expansion plans are there for grain accommodation? You see, our worry would be that, if this bill goes through as it is now, there will not be as much grain coming through the Port of Vancouver. What does that do to the billions of dollars that are going into port improvements here? I wonder if you could elaborate a little bit on what those costs and developments are.

The Vice-Chairman: Mr. Eckstrom.

Mr. Eckstrom: I can expand a little bit on the projections. In 1982 we shipped approximately 11 million tonnes of grain through the Port of Vancouver. We project that, by 1990, this figure would increase to 14 million tonnes; by the year 2000, to about 16 million tonnes. This takes into account the start-up of the Prince Rupert Terminal which we project will ship approximately 5 million tonnes in 1990 and 8 million tonnes in the year 2000.

The 16 million tonnes by the year 2000, through the 5 elevators in Vancouver, will not require any additional grain elevators. They may require some modification and improvements in the elevators themselves but, by and large, there is no major investment in the elevators. They went through a major capacity improvement program over the last few years, and the capacity now is adequate for 16 million.

The ability to ship 16 million tonnes of grain, plus the increased amount of coal and all the other commodities that we project, obviously is dependent upon the capacity of the railroads. And at this point, we all know that the railroads do not have the capacity to ship these future volumes; therefore, the Port of Vancouver very strongly supports the basic thrust of Bill C-155.

The Vice-Chairman: Your last question, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes. My question is this: The Port of Vancouver, I would imagine, really supports the part of this bill which will improve the rail transportation rather than cares, really, how the grain producers are subsidized. Am I right on that? And if the same amount of rail improvement can be achieved, does it matter to the Port of Vancouver about how the subsidy is paid to the farmers?

Mr. Eckstrom: The only important thing to the Port of Vancouver is that the commodity which enjoys the subsidy will be restricted to export through the Port of Vancouver.

Mrs. Mitchell: Exactly! And I think our point there was the rails can and must be improved, but not at the expense of the prairie farmers, Mr. Chairman.

[Traduction]

prévisions et je prends pour acquis qu'ils ont tenu compte, pour les élaborer, de ce qui pourrait ou ne pourrait pas arriver dans l'est du Canada et aux États-Unis.

Mme Mitchell: Monsieur le président, ce qui me préoccupe, c'est que les prévisions qui nous sont présentées ne seront pas aussi importantes après tout, et je me demande aussi quel genre d'augmentation de capacité a prévue le port dans sa stratégie d'ensemble. Combien cela coûtera-t-il? Quel genre de plans d'expansion spécifique y a-t-il pour les installations du grain? Vous voyez, nous sommes inquiets de ce que, si ce projet de loi était adopté tel qu'il est, il n'y aurait pas autant de grain qui passerait par le Port de Vancouver. Comment cela affecte-t-il les milliards de dollars qui investis dans l'amélioration de ce port? Je me demande si vous pourriez nous donner des détails sur ce que seront ces coûts et ces développements.

Le vice-président: Monsieur Eckstrom.

M. Eckstrom: Je peux parler un peu des prévisions. En 1982, le Port de Vancouver a expédié environ 11 millions de tonnes de grain. Nous prévoyons que ce chiffre montera à 14 millions de tonnes en 1990 et à environ 16 millions de tonnes en l'an 2000. Ces chiffres tiennent compte de l'ouverture du Terminal de Prince Rupert qui, selon nos prévisions, expédiera environ 5 millions de tonnes en 1990 et environ 8 millions de tonnes en 2000.

Ces 16 millions de tonnes en l'an 2000, qui passeront par les 5 élévateurs de Vancouver, n'exigeront aucun élévateur à grain supplémentaire. Il sera peut-être nécessaire d'apporter certaines modifications ou améliorations aux élévateurs même, mais dans l'ensemble, il n'y aura pas d'investissement important en élévateurs. Un programme important d'amélioration de la capacité a été suivi pendant les dernières années, et cette capacité est suffisante pour 16 millions.

La capacité d'expédier 16 millions de tonnes de grain, en plus de la quantité de charbon et de tous les autres produits que nous prévoyons, dépend évidemment de la capacité du réseau ferroviaire. Et nous savons tous maintenant que les compagnies de chemin de fer n'ont pas la capacité suffisante pour expédier ces volumes futurs. Par conséquent, le Port de Vancouver appuie très fortement l'esprit fondamental du Projet de loi C-155.

Le vice-président: Votre dernière question, Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Oui. Voilà ma question: j'imagine que le Port de Vancouver appuie vraiment la partie de ce projet de loi qui améliorera le transport ferroviaire, plutôt qu'il ne se préoccupe du mode de paiement de la subvention aux producteurs de grain. Ai-je raison là-dessus? Et à amélioration ferroviaire égale, le Port de Vancouver s'intéresse-t-il au mode de subvention des agriculteurs?

M. Eckstrom: La seule chose importante pour le Port de Vancouver est que le produit qui est subventionné ne puisse être exporté que par le Port de Vancouver.

Mme Mitchell: Exactement! Et je crois que nous soutenons que les voies ferrées peuvent et doivent être améliorées, mais

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you.

I call on Madam Côté. Her question will be asked in French and be translated. Please employ your ear pieces.

Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je désire remercier nos témoins pour les informations qu'ils nous ont fournies. Je suis un membre du Parlement représentant l'est du Québec et vos commentaires m'ont vivement intéressée.

Je vous poserai tout d'abord une question d'information. M. Moore de la *Columbia Containers Limited* a dit que les céréales qui sont transportées par containers en ce moment sont des céréales spécialisées, donc qu'elles ne relèvent pas du tarif du Nid-de-Corbeau. Elles sont de plus, hors du contrôle de la Commission canadienne du blé. Ai-je raison?

The Vice-Chairman: Mr. Moore.

Mr. Moore: You are right.

Mme Côté: Je vous remercie.

Ma deuxième question fait suite aux commentaires qui ont été faits par les deux compagnies de chemins de fer, la dernière semaine de juillet, alors qu'elles comparaissaient devant ce même Comité. Nous leur avons posé des questions au sujet de l'efficacité et de la performance. Ces gens nous ont fait des commentaires extrêmement intéressants. Ils nous ont dit que leur efficacité pourrait certainement être améliorée, mais qu'il y avait d'autres intervenants dans le transport ou la manutention des céréales.

Je ferai appel, encore une fois, à la compétence de M. Moore puisqu'il dit avoir fait partie, pendant plusieurs années, du secteur de la manutention des grains. Quelqu'un nous a parlé, aujourd'hui, mais j'ai oublié son nom, malheureusement, du problème, si c'en est un, du nettoyage des céréales sur les quais.

• 1655

Est-ce que la manutention ou la façon de procéder sur les quais, actuellement, retarde ou nuit de quelque façon que ce soit à l'expédition du grain ou d'autres marchandises? Dans l'affirmative, comment pourrait-on améliorer la situation?

Je vous remercie, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Mr. Moore, please.

Mr. Moore: The cleaning and handling of the grain does not necessarily slow it down. The cleaning does slow it down to some extent, but it is much more economical to clean the grain in large volumes, and this is what large terminal elevators are for. So the farmer is saving a lot of money by the grain being cleaned at terminal points, when it is cleaned in hundreds of thousands of bushels.

Mme Côté: Monsieur le président, je voudrais poser une question supplémentaire.

[Translation]

pas aux frais des agriculteurs des Prairies, monsieur le président.

Le vice-président: Merci.

Je demande Mme Côté. Sa question sera posée en français et traduite. Veuillez, s'il vous plaît, utiliser vos écouteurs.

Please, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank our witnesses for the information provided to us. I am a member of Parliament for eastern Quebec and was highly interested in your comments.

First, I will ask you an information question. Mr. Moore, from Columbia Containers Limited said that the grain actually shipped by container is specialty grain, and not subjected to the Crow's rate. Furthermore, it is beyond the Canadian Wheat Board's control. Am I right?

Le vice-président: Monsieur Moore.

M. Moore: Vous avez raison.

Mrs. Côté: Thank you.

My second question refers to the comments made by the two railway companies, the last week of July, when they appeared before this committee. We asked them questions on efficiency and performance. Those people made very interesting comments. They told us that their efficiency could certainly be improved, but that there are other parties involved in the shipping or handling of grain.

Once again, I will call upon the experience of Mr. Moore, since he says that for many years he was involved in the grain handling business. Somebody told us today, unfortunately I forgot his name, about the problem, if it is a problem, of cleaning the grain on the docks.

Does the handling or the working method used on docks, at present, slow or harm, in any way, the shipping of grain or other goods? If so, how could this situation be improved?

Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Monsieur Moore, s'il vous plaît.

M. Moore: Le nettoyage et la manutention du grain ne le ralentit pas nécessairement. Le nettoyage le ralentit dans une certaine mesure, mais il est beaucoup plus économique de nettoyer le grain par grandes quantités, et c'est la raison d'être des élévateurs terminus. Ainsi le fermier économise beaucoup d'argent en faisant nettoyer son grain aux terminus, alors qu'il est nettoyé par milliers de boisseaux à la fois.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I would like to ask an additional question.

[Texte]

Vous nous dites que les producteurs de céréales font des économies lorsque leurs céréales sont nettoyées sur les quais. Ailleurs, on a entendu des commentaires tout à fait différents. Par exemple, les producteurs nous ont dit que même si le nettoyage du grain avait été fait au dernier élévateur, ils avaient dû payer pour le transport de ces céréales, y compris les criblures qui représentent également un volume important. On sait de plus que les producteurs ne bénéficient pas toujours de la vente de criblures aux terminaux.

Il y a, par ailleurs, un élévateur en Saskatchewan, appelé le Weyburn, où on nettoie les grains, ce qui réduit les coûts de transport car à ce moment-là, on transporte la bonne céréale. On peut ainsi vendre les criblures dans la région, donc en retirer des revenus!

The Vice-Chairman: Mr. Moore.

Mr. Moore: What was the question? I am sorry, you have made some statements. What do you want me to answer?

Mrs. Côté: I would like to know the difference between cleaning at the terminal elevators . . .

Je poursuivrai en français.

A Weyburn, en Saskatchewan, on nettoie le grain, ce qui permet aux producteurs de céréales de faire des économies dans le transport du volume des grains. Puisque les criblures ont été enlevées, à ce moment-là, il leur en coûte certainement moins cher.

Je voudrais savoir quelle économie fait le producteur, s'il en est, dans le revenu des criblures et l'économie qu'il fait dans le coût de transport.

Mr. Moore: We will have to have a history of the grain business here!

Well, in Weyburn, which is also a very large terminal elevator which was built at great expense and which has been losing money steadily—I do not know if they made money last year—but anyway, at Weyburn they clean grain.

But also, you have very heavy investment in elevators in Vancouver. The grain cleaners are there. They can clean the crop. If you are going to turn around and not utilize those cleaners, you are going to have to have very heavy expenditures somewhere on the Prairies to do the same job that can be done by machines that are already in here.

Also, the screenings. The screenings move out on the statutory freight rate. The screenings that are taken out of the grain in Vancouver are sold also to Japan, which is an importing market. The screenings that are taken in the Prairies are sold as a competitive item to the grains that the farmers are already feeding. So they are going to be competing with themselves, and I can assure you the price that Japan pays for the screenings is much higher than what is paid on the Prairies.

Also, the elevator companies' tariffs are controlled by the government, by the Canadian Grain Commission, who watch their earnings. Their earnings are based on the value they get

[Traduction]

You tell us that the grain producers save when their grain is cleaned on the docks. We have heard entirely different comments elsewhere. For example, the producers told us that, even if the grain had been cleaned at the last elevator, they still had to pay for the transportation of the grain, including the screenings, which also make up a considerable volume. We know, as well, that the producers do not always have the advantage of selling their screenings at the terminals.

Besides, there is an elevator in Saskatchewan, called the Weyburn, where grain is cleaned. This reduces transportation costs because, at this point, only good grain is being transported. The screenings can thus be sold in the area, and a profit can be made.

Le vice-président: Monsieur Moore.

M. Moore: Quelle était la question? Excusez-moi, c'est une constatation que vous venez de faire. Que voulez-vous que je réponde?

Mme Côté: J'aimerais savoir la différence entre nettoyer le grain aux terminus . . .

I shall continue in French.

At Weyburn, in Saskatchewan, grain is cleaned. This allows grain growers to enjoy savings when transporting the greater part of their grain. Because the screenings have been removed, from that point on, it certainly costs them less.

I would like to know what the producer is saving, if anything, in the money received for the screenings, as well as the savings he enjoys in transportation costs.

M. Moore: Nous allons être obligés de raconter ici toute l'histoire du grain!

Eh bien, à Weyburn qui est aussi un élévateur de grains très important, qui a été construit à grands frais et qui perd de l'argent régulièrement—je ne sais pas s'ils ont fait de l'argent l'an dernier—mais de toute façon, à Weyburn, on y nettoie le grain.

Mais vous avez fait, aussi, de très gros investissements dans les élévateurs à Vancouver. Il y a là des nettoyeurs de grain. Ils peuvent nettoyer la récolte. Si vous voulez tourner en rond et ne pas utiliser ces nettoyeurs, cela vous coûtera très cher quelque part dans les Prairies pour faire le même travail qui peut être fait par les machines qui sont déjà là.

Il y a aussi les criblures. Les criblures sont transportées avec le taux statutaire de fret. Les criblures qui viennent du grain à Vancouver sont aussi vendues au Japon, qui est un marché d'importation. Les criblures qui sont transportées dans les Prairies sont vendues comme un article concurrentiel aux grains que les fermiers fournissent déjà. Ainsi, ils vont se faire concurrence à eux-mêmes et je peux vous assurer que le prix que paie le Japon pour les criblures est bien supérieur à ce qui est payé dans les Prairies.

Et aussi, les tarifs des compagnies d'élévateurs sont contrôlés par le gouvernement, par la Commission canadienne du blé qui surveille leurs gains. Leurs gains sont basés sur la valeur

[Text]

for the screenings. So if their earnings are too high, they are not going to get a higher tariff.

Le vice-président: Je vous permets de faire clarifier ce point, mais ensuite ce sera terminé.

Mme Côté: Monsieur Moore, croyez-vous que nous devrions faire une meilleure utilisation des criblures dans les Prairies lorsqu'il est question d'élevage? Cela résoudrait peut-être, d'une certaine façon, le problème des éleveurs.

Mr. Moore: I think we should use the screenings where they return the best value, because when they return the best value, eventually that goes back to the producer, because perhaps he does not have to pay increased tariffs at elevators. I do not think you should sell screenings cheaper in the Prairies just for the sake of selling screenings. You should sell them at the best price you can get for them, which will eventually return to the producer.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I will now call on Mr. McKnight. Mr. McKnight, would you put your question, please.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would like to enter into the debate on screenings and usage on the Prairies. We have had a bit of that discussion, Mr. Moore and I, in years past.

Just so that the committee understands, Prairie Malt is in my riding. It was established in 1978 in the small community of Biggar, which has a population of about 1,500 to 2,000 people. It employs 70 to 80 employees in that town. It is the second major employer in that town.

With that brief outline, I would just like to put one question and follow it through. Would it be the feeling or the wish of the Port of Vancouver that, even when ships were not available, or with the non-availability of the appropriate ships to develop a market for a value-added product in the Prairies, that you would not think that it would be in the best interest of everyone in Canada if that product and that secondary industry could be developed by seeking out markets through the Port of Seattle that were not available from the Port of Vancouver?

The Chairman: Mr. Ekstrom.

Mr. Ekstrom: We have, I believe, 13 or 15 container lines which serve the area where Prairie Malt is marketing its products. Now, when you say, is the ship not available . . .

Mr. McKnight: The appropriate ship—the availability of the appropriate vessel.

Mr. Ekstrom: Well, we are talking about containers and I am talking about container vessels, here. I am talking only about container vessels, which is what Prairie Malt requires. We have regular sailings out of Vancouver five or six times a week, so even if it is not there the day the malt arrives in the port, within a week it will be shipped out.

Mr. McKnight: But in the case that Prairie Malt made to the CTC, the argument that they made—and that was the reason for the change that the Canadian Transport Commis-

[Translation]

qu'ils obtiennent pour les criblures. Aussi, si leurs gains sont trop élevés, ils n'auront pas à supporter un tarif supérieur.

The Vice-Chairman: I shall allow you to have that point clarified, but after that, that is all.

Mrs. Côté: Mr. Moore, do you think that we should be making better use of screenings in the Prairies when animals are being raised? Perhaps this might, to a certain extent, solve the problems of farmers who are raising animals.

Mr. Moore: Je pense que nous devrions utiliser les criblures là où elles rapportent le plus—parce que quand elles rapportent plus, cela profite éventuellement au producteur, peut-être parce qu'il n'a pas à payer l'augmentation du tarif des élévateurs. Je ne pense pas qu'on devrait vendre des criblures meilleur marché dans les Prairies, pour le seul plaisir de vendre des criblures. En les vendant au meilleur prix qu'on peut en tirer, cela revient au producteur.

The vice-président: Merci beaucoup.

Je passerai maintenant la parole à M. McKnight. Monsieur McKnight, pouvez-vous poser une question, s'il vous plaît.

Mr. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais entrer dans le débat sur les criblures et leur utilisation dans les Prairies. Nous avons déjà eu une petite discussion à ce sujet, M. Moore et moi, ces dernières années.

Simplement pour que le Comité comprenne, *Prairie Malt* se trouve dans ma circonscription et a été établie en 1978 dans le petit village de Biggar, qui a une population d'environ 1,500 à 2,000 habitants. Elle emploie 70 à 80 personnes du village. C'est le deuxième employeur de ce village.

Après ce bref aperçu, j'aimerais poser une question et la suivre. Serait-ce l'idée ou le désir du port de Vancouver que, même quand il n'y a pas de bateaux disponibles ou qu'on ne dispose pas des bateaux appropriés pour élargir dans les Prairies le marché d'un produit de valeur ajoutée, ne penseriez-vous pas qu'il serait préférable pour tout le monde au Canada si ce produit et cette industrie secondaire pouvaient être développés en allant chercher les marchés dont on ne dispose pas en partant de Vancouver, par l'intermédiaire du port de Seattle?

Le président: Monsieur Ekstrom.

Mr. Ekstrom: Nous avons, je crois, de 13 à 15 lignes transconteneurs qui desservent le secteur où *Prairie Malt* met en marché ses produits. Maintenant, lorsque vous dites, si les bateaux ne sont pas disponibles . . .

Mr. McKnight: Les bateaux convenables—la disponibilité de navires appropriés.

Mr. Ekstrom: Bon, nous parlons de conteneurs et je parle de navires conteneurs, ici. Je ne parle que de navires conteneurs, qui est ce dont a besoin *Prairie Malt*. Nous avons des départs réguliers de Vancouver, cinq ou six fois par semaine; aussi, même s'ils ne sont pas là le jour où le malt arrive au port, il sera de toute façon expédié dans la semaine.

Mr. McKnight: Mais, dans le cas que *Prairie Malt* présentait à la CCT, leur argument était—and c'est la raison pour laquelle la Commission canadienne de transport avait recommandé un

[Texte]

sion recommended . . . was that by not allowing that shipment, there was not any available shipment from Vancouver. That was why they allowed the shipment from Seattle. Am I wrong or am I right?

Mr. Ekstrom: How long did their product have to wait? I was not familiar with the case.

Mr. McKnight: I am not familiar with the length of time that it had to wait, but the case they made was that—is it not correct that the rationale for the CTC ruling was because of the non-availability of shipping?

• 1705

Mr. McLennan: If I may intercede here, please, as a shipping person representing a foreign steamship line, I think my principles would be in favour of Prairie Malt's developing markets anywhere they could. We would be in favour of that, because it would give us more reason to come to the Port of Vancouver. We continually assess the tonnages available in Vancouver and reasons for coming here. We assess this, all lines do this. We, in the Port of Vancouver, are always looking at ways of inducing those lines that call in to the Port of Seattle to come to the Port of Vancouver, those being American President Lines and Sealine, which are the two major U.S. carriers. If Prairie Malt were successful in developing whatever area they could, this could also induce these other people to come to Vancouver. I suggest that we could provide them the service and the rates needed to market those goods.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I understood it correctly, Mr. Moore, I believe it was, said that 50% of the inbound Canadian container traffic came through the Port of Seattle.

Mr. McLennan: That was my statement. I made the statement earlier that presently the majority of the Canadian cargo that enters through Vancouver is due for Ontario and Quebec, and the majority of that cargo enters through the Port of Seattle now.

The Chairman: I just wanted to point out to the witnesses that if they wish to answer a question they should so indicate. Nodding or shaking the head is not sufficient, our recording will not pick it up.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I do not think you could say, and I would not expect you to say, that the rationale for that 50% inbound was caused by the statutory rate for the movement of grain, the Crow rate. That did not cause it.

Mr. McLennan: No, it has nothing to do with that.

Mr. McKnight: What other factors have made Vancouver non-competitive, then, with Seattle?

Mr. McLennan: We have to concede that some of that 50% would never come here anyway, or it may not come here, because maybe Sealine would decide that they could not come here with their size of vessels. But some of that cargo could be recovered to the Port of Vancouver if some of the conditions in Vancouver were changed.

[Traduction]

changement—qu'en n'autorisant pas cet embarquement, il n'y aurait aucun départ disponible de Vancouver. C'est pour cela qu'ils ont autorisé l'embarquement de Seattle. Ai-je tort ou non?

Mr. Ekstrom: Combien de temps leurs produits ont-ils dû attendre? Je n'étais pas au courant de ce cas.

Mr. McKnight: Je ne sais pas combien de temps ils ont eu à attendre, mais ce qu'ils en disaient . . . n'est-ce pas exact que le raisonnement de la décision de la CCT venait du manque de disponibilité d'embarquement?

Mr. McLennan: Si je puis me permettre d'intervenir, à titre d'expéditeur représentant une société de transport maritime étrangère, je crois que je serais pour le principe que la Prairie Malt exploite des marchés partout où elle le peut. Nous serions en faveur de ce principe, car nous aurions ainsi encore plus de raisons de venir au port de Vancouver. Nous évaluons constamment le tonnage à transporter disponible à Vancouver et les raisons pour y venir. Nous le faisons, toutes les autres sociétés le font. Au port de Vancouver, nous cherchons toujours des moyens d'inciter les sociétés de transport maritime qui mouillent au port de Seattle à venir au port de Vancouver, soit l'*American President Lines* et la *Sealine*, les deux principaux transporteurs américains. Si la Prairie Malt réussissait à exploiter un nouveau marché quelque part, elle pourrait aussi inciter ces autres sociétés à venir à Vancouver. Je crois que nous pourrions leur offrir le service et les tarifs nécessaires à la commercialisation de ces produits.

Mr. McKnight: M. le président, si j'ai bien compris, c'est M. Moore je crois qui affirmait que 50 p. 100 du trafic de conteneurs à l'arrivée au Canada passait par le port de Seattle.

Mr. McLennan: C'est moi qui l'ai dit. J'ai déclaré plus tôt qu'actuellement, la majorité des marchandises canadiennes qui arrivent à Vancouver sont destinées à l'Ontario et au Québec et que la majorité de ces cargaisons passent par le port de Seattle actuellement.

Le président: Je désire simplement préciser aux témoins que s'ils désirent répondre à une question, ils devraient l'indiquer verbalement. Un mouvement de la tête est insuffisant, car nous enregistrons les délibérations.

Mr. McKnight: Merci, M. le président. Je ne crois pas que vous puissiez déclarer, et que vous le fassiez effectivement, que la raison pour laquelle 50 p. 100 du trafic à l'arrivée passe par Seattle est le tarif statutaire pour le transport du grain, le taux du Nid-de-Corbeau. Ce n'est pas la cause.

Mr. McLennan: Non, cela n'a rien à voir avec la question.

Mr. McKnight: Alors quels sont les autres facteurs qui rendent Seattle plus concurrentielle que Vancouver?

Mr. McLennan: Je dois reconnaître qu'une partie de ce 50 p. 100 du trafic ne pourrait pas venir ou ne viendrait pas ici de toutes façons, parce que la Sealine pourrait peut-être décider que leurs navires sont trop gros pour venir ici. Mais une part de ce trafic pourrait revenir au port de Vancouver si certains facteurs de la situation à Vancouver changeaient.

[Text]

Mr. McKnight: What would those conditions be? When we talk about the movement of grain and we talk about containers, would one of those conditions happen to be the destuffing of containers? Does that still cause a problem within the Port of Vancouver?

Mr. McLennan: The specialty grains are now stuffed by the longshoremen in Vancouver.

The Chairman: Is that a problem?

Mr. McLennan: That is no problem now.

Mr. McKnight: And how about the containers that are loaded on the Prairies and then shipped to Vancouver?

Mr. McLennan: To my knowledge, there are no containers loaded on the Prairies now.

Mr. McKnight: I do not know where the hell they go. Where do they go? They go by my door. I ship my canary seed . . .

Mr. McLennan: There are no grain products stuffed on the Prairies right now. There are containers all over Canada.

Mr. Moore: Yes, Dennis, there are some, again very small, but there are some containers of specialty crops stuffed on the Prairies and moving directly to the Port of Vancouver.

Mr. McKnight: And after they arrive in the Port of Vancouver for export they remain in that position. There is not any necessity for changing that container around?

Mr. Moore: No, they go directly to the container dock and are loaded onto the container vessel.

Mr. McKnight: Just in closing, I cannot really support my colleague from British Columbia in his efforts. I know that any Canadian manufacturer, or any Canadian, wishes that most products when they can—if that is best, if there is not any disincentive or disadvantage—would like to ship through Canadian ports using Canadian labour. But it is very difficult when we are trying to develop some secondary industry and—I think I heard one of the witnesses say—it causes an inconvenience. That inconvenience may mean loss of markets and that means lost jobs on the Prairies.

The Chairman: Mr. Moore.

Mr. Moore: I would like to speak to that. I was very much involved in the Prairie Malt case and I sympathize with Prairie Malt. The amount we were talking about was quite insignificant, a few hundred tonnes, in the overall picture. What we are worried about is opening the door for that few hundred tonnes and losing the 150,000 tonnes. If Prairie Malt were looking at a market that they could develop for a few thousand tonnes, or a major thing, as Mr. McLennan says, that would entice the vessels to Vancouver. But it is very difficult to entice a vessel to Vancouver—and these 600 tonnes were going out in 50- and 60-tonne shipments—it is very difficult to entice a vessel to Vancouver for four or five containers.

[Translation]

M. McKnight: Quels seraient ces facteurs? Lorsque nous parlons du transport du grain et des conteneurs, est-ce que l'un de ces facteurs serait le vidage des conteneurs? Cela cause-t-il encore un problème au port de Vancouver?

M. McLennan: Les céréales secondaires sont maintenant mises en conteneur par les débardeurs de Vancouver.

Le président: Cela représente-t-il un problème?

M. McLennan: Il n'y a pas de problèmes actuellement.

M. McKnight: Oubliez-vous les conteneurs chargés dans les Prairies pour ensuite être expédiés à Vancouver?

M. McLennan: À ma connaissance, il ne se charge pas de conteneurs dans les Prairies actuellement.

M. McKnight: Pouvez-vous bien me dire où ils vont? Où vont-ils? Ils passent devant chez moi. J'expédie mes graines de canari . . .

M. McLennan: Il n'y a pas de produits du grain mis en conteneur dans les Prairies actuellement. Il y a des conteneurs partout au Canada.

M. Moore: Je m'excuse Dennis, mais il y a quelques conteneurs, très peu, mais quelques conteneurs de récoltes secondaires qui sont remplis dans les Prairies et expédiés directement à Vancouver.

M. McKnight: Et après leur arrivée au port de Vancouver pour exportation les produits restent dans les conteneurs. Il n'est pas nécessaire de transborder les produits dans ces conteneurs?

M. Moore: Non, ils vont directement au quai des conteneurs et sont chargés sur le navire approprié.

M. McKnight: En terminant, je ne peux réellement pas appuyer mon collègue de la Colombie-Britannique. Je sais que tout fabricant canadien ou tout Canadien désire que la plupart des produits, lorsque c'est possible, si c'est la meilleure solution et qu'elle ne comporte pas de désavantages, préférerait expédier ses produits par les ports canadiens en ayant recours à des employés canadiens. Mais c'est une situation très difficile pour une entreprise qui essaie d'implanter une forme d'industrie secondaire et cela comporte des inconvénients, comme je crois l'a fait remarquer l'un des témoins. Ces inconvénients pourraient se traduire par des pertes de marché, ce qui signifie des emplois perdus pour les Prairies.

Le président: M. Moore.

M. Moore: J'aimerais répondre à cette intervention. J'ai suivi de très près le cas de la Prairie Malt et mes sympathies vont à cette entreprise. La quantité en cause est très minime dans le contexte global, quelques centaines de tonnes. Notre crainte est que si nous ouvrions la porte à ces quelques centaines de tonnes, nous en perdrons 150 000. Si la Prairie Malt visait un marché qui pourrait atteindre quelques milliers de tonnes ou un grand projet, comme le mentionnait M. McLennan, cela inciterait les navires à venir à Vancouver. Mais il est très difficile d'attirer un navire à Vancouver et les 600 tonnes en question seraient expédiées en lots de 50 à 60 tonnes, ce qui

[Texte]

Mr. McKnight: But it is very difficult, Don, to develop a market unless you can get a small sample or a small size of that market at a competitive price. That is the problem with the development of ...

Mr. Moore: That is right, but in this market, the market they were talking about, Southeast Asia, we now do have competitive services out of Vancouver into that market. We did not at the time. Though the decision was in February, this case, as you know, came two to three years ago. Now we do have competitive non-conference lines sailing out of Vancouver into that area.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight. Mr. Dion and then Mr. Fraser.

M. Dion: Merci, monsieur le président.

Ma question sera très courte et elle s'adressera à M^{me} Robson. Elle porte sur la nouvelle corporation du port de Vancouver.

On sait que le but de la nouvelle législation est de donner plus d'autonomie à l'administration locale des ports. Pourrais-je, madame, avoir vos commentaires à savoir si l'expérience, à ce jour, est valable?

The Chairman: Mrs. Robson.

Mrs. Robson: Thank you, Mr. Dion. You are asking us at a very early stage in our new career as a port corporation. We have been in operation since July 1, 1983, as a new port corporation and already we are finding many challenges to be faced in the Port of Vancouver. This hearing is giving us an opportunity to be involved in an issue that we see as being very critical to the future of the port. We have many other issues facing us as a new board of directors with management and we are very much looking forward to the challenges ahead.

The Chairman: Mr. Dion, if you are going to pursue that line of questioning, I am going to use the gavel. I am very interested in that topic too, as I spent a good deal of time on it in this committee, but our reference is Bill C-155.

Thank you.

Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, since I asked to be put on the list of questioners the questions I had have been answered by a number of the witnesses, so I will not need to proceed. Thank you.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I will try to be equally brief, Mr. Chairman. I just wanted, first of all, to commend Mr. Ekstrom and Mrs. Robson and the witnesses for a very excellent brief, and Mr. Ekstrom in particular for a lot of the detail and the professionalism that the brief reflects. I gather the main concern is to see the amendments in two categories introduced into the bill, first, relating to the exclusion of the export of specialty grains

[Traduction]

rend encore plus difficile la tâche d'attirer un navire lorsqu'il n'y a que quatre ou cinq conteneurs.

M. McKnight: Mais vous savez, Don, qu'il est très difficile de développer un marché sans commencer par une petite partie de ce marché à un prix concurrentiel. C'est là le problème avec le développement de ...

M. Moore: C'est exact, mais dans ce marché dont ils parlaient, lui de l'Asie du sud-est, nous offrons maintenant des services concurrentiels à partir de Vancouver. Ce n'était pas le cas à l'époque. Bien que la décision ait été prise en février, ce cas, comme vous le savez, s'est présenté il y a deux à trois ans. Il y a maintenant des armateurs non associés qui partent de Vancouver dans ce secteur.

Le président: Merci, M. McKnight, M. Dion et M. Fraser.

M. Dion: Thank you, Mr. Chairman.

My question will be brief and it is addressed to Mrs. Robson. It concerns the new Port of Vancouver Corporation.

We know that the new legislation aims at giving greater autonomy to local port authorities. May you please comment on whether the experience has been positive up till now?

Le président: M^{me} Robson.

Mme Robson: Merci, M. Dion. Vous nous interrogez sur une phase très préliminaire de notre nouvelle vocation à titre de corporation portuaire. La nouvelle corporation ne fonctionne que depuis le 1^{er} juillet 1983 et nous avons déjà défini de nombreux défis à relever pour le port de Vancouver. La présente audience nous donne l'occasion de participer à une question qui pour nous est cruciale pour l'avenir du port. Le nouveau conseil d'administration devra affronter de nombreux autres problèmes de gestion et c'est avec enthousiasme que nous affronterons les défis que l'avenir nous réserve.

Le président: M. Dion, si vous persistez dans cette voie, je serai dans l'obligation de vous interrompre. Ce sujet m'intéresse beaucoup moi aussi, car je l'ai longuement étudié au sein du présent Comité, mais le sujet à l'ordre du jour est le projet de loi C-155.

Merci.

M. Fraser.

M. Fraser: M. le président, les questions que j'avais à poser lorsque j'ai demandé la parole ont depuis été abordées par plusieurs des témoins, je n'ai donc rien de plus à demander. Merci.

Le président: Merci, monsieur. M. Siddon.

M. Siddon: Je tenterai d'être aussi bref, monsieur le président. Je désirerais d'abord seulement féliciter M. Ekstrom, M^{me} Robson et les témoins pour l'excellence de leur présentation, en particulier M. Ekstrom pour le professionnalisme et nombre de détails que l'on retrouve dans le mémoire. Si j'ai bien compris, l'on désire surtout voir des amendements dans deux catégories pour le projet de loi, en premier pour

[Text]

under the provisions of any subsidy that might be provided for in the bill and, secondly, a clear distinction, under the Canada Ports Corporation, of the port's function as distinct from the transportation question. I guess I would ask then how aggressively our witnesses feel that members should press for these amendments. Do you feel they are absolutely essential to the enactment of this legislation, such that the question of timeliness is immaterial? We have heard other witnesses today suggest that they would like to see certain amendments, but they want us to get on with the bill whether we get them or not. Is that the view of the witnesses, or would they absolutely insist on these amendments?

The Chairman: Mr. Landahl.

• 1715

Mr. Richard N. Landahl (Corporate Vice-President, Westward Shipping Limited, Vancouver, B.C.): Mr. Siddon, as a collective group the steamship agents and the Port of Vancouver support Bill C-155.

Mr. Siddon: I take it, then, the answer is whether or not the amendments are incorporated, if the government wishes to proceed on a timely basis, that will be acceptable. Is that what I am hearing?

The Chairman: Mr. Ekstrom.

Mr. Ekstrom: We believe the two amendments we are proposing are so obvious and so simple to implement that they would not require a long debate. However, if they do, we think they are worth a long debate.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, it is almost as if the witnesses suspect I might have been setting a trap; which I was. But when you look at the tonnage . . .

The Chairman: Make sure you do not get caught in your own, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I have not been caught yet.

When I look at the tonnages—and I would direct this to Mr. Ekstrom—I note that the Port of Vancouver has handled I think something like 38 million tonnes of bulk commodities in 1982, of which only about 500,000 were in the area of specialty grains. The majority interest in terms of the export of bulk materials, including grain, coal, coke, and sulphur as the main commodities, represents some 38 million tonnes. I am wondering, in view of the very astute analysis and concern that has been expressed over the question of specialty grains, if the officials of the Vancouver Port Corporation have not given equal consideration to the relative merits or demerits of the present legislation in terms of its impact on coal shipments and grain shipments through the Port of Vancouver and the various facilities for which they are responsible. I am not just talking about their own terminals but about the elevator system and all of the other infrastructure in the lower mainland, including Roberts Bank, and whether they do not have

[Translation]

exclure l'exportation des céréales secondaires des dispositions du projet prévoyant une subvention quelconque et en deuxième lieu, pour apporter une distinction claire, dans le cadre de la Société Ports Canada, entre la fonction du port et la fonction du transport. Il me resterait donc à demander à nos témoins dans quelle mesure ils désirent que les membres du Comité exercent des pressions pour abtenir ces amendements. Croyez-vous qu'ils soient d'une importance telle dans la mise en application de cette loi que la question des délais en perde toute importance? Nous avons entendu aujourd'hui d'autres témoins suggérer qu'ils désireraient voir l'adoption de certains amendements, mais qu'ils désirent l'adoption du projet de loi, avec ou sans les amendements. Les témoins sont-ils du même avis ou tiennent-ils absolument à ces amendements.

Le président: M. Landahl.

M. Richard N. Landahl (vice-président, Westward Shipping Limited Vancouver, C.-B.): Monsieur Siddon, dans leur ensemble les agents des lignes maritimes et le port de Vancouver appuient le projet de loi C-155

M. Siddon: Si je comprends bien, que les amendements soient ou non intégrés au projet de loi, si le gouvernement désire y donner suite au moment opportun, cette solution vous semblera acceptable? C'est bien ce que vous voulez dire.

Le président: Monsieur Ekstrom.

M. Ekstrom: Nous croyons que les deux amendements que nous proposons sont tellement évidents et tellement faciles d'application qu'ils n'entraîneraient pas de longs débats. Toutefois si c'était le cas, nous croyons qu'ils méritent d'être défendus, même dans un long débat.

M. Siddon: Monsieur le président, il semble presque que les témoins pensent que j'ai posé une question-piège, ce qui était effectivement le cas. Mais lorsque vous tenez compte du tonnage . . .

Le président: Attention de ne pas tomber dans vos propres pièges, monsieur Siddon.

M. Siddon: Cela ne m'est pas encore arrivé.

Lorsque je considère le tonnage, et ici je réponds plus particulièrement à M. Ekstrom, je remarque que le port de Vancouver a vu passer quelque chose comme 38 millions de tonnes de produits en vrac en 1982, dont environ seulement 500,000 tonnes en céréales secondaires. Les principales exportations sont les produits en vrac, surtout le grain, le charbon, le coke et le soufre, ce qui représente environ 38 millions de tonnes. Compte tenu de l'analyse très poussée et des inquiétudes relatives à la question des céréales secondaires, je me demande si les responsables de la Corporation du port de Vancouver ont étudié d'aussi près les avantages et les désavantages relatifs du présent projet de loi quant à son incidence sur les expéditions de charbon et de grain par le port de Vancouver et sur les diverses installations dont ils sont responsables. Je ne parle pas ici seulement de leurs terminaux à eux, mais du système d'élévateurs et de tout le reste de l'infrastructure plus loin sur le continent, y compris le tunnel de Roberts Bank, et je

[Texte]

some views on the general thrust of this legislation, as to whether it will increase our ability to export grain or reduce it, and in similar fashion with respect to coal; because this must be the overriding interest of a port which exports 38 million tonnes of such commodities a year.

The Chairman: Mr. Ekstrom.

Mr. Ekstrom: The Port of Vancouver and the steamship industry—we have expressed several times that we fully support the bill and we urge quick passing of the bill. It is vital, looking at our long-range projections, that the capacity of the railroads be increased; otherwise we would not meet what the industry projects should be exported through the port in the 1990s and by the year 2000. I am talking about coal, sulphur, grain, forest products, and so on. You add them all up and we certainly need an improvement in the rail capacity.

However, the Port of Vancouver also must be interested in the container traffic. We have two container terminals. The port has invested over \$100 million in these terminals, and we continue to invest moneys. Those terminals create a large number of jobs; probably more jobs than the coal terminals together. I know they do. So they are of importance to us as well, and we cannot neglect them. Therefore we hope this simple amendment that we are proposing will be recognized for what it is worth and included very quickly.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, to conclude, I would presume our witnesses would also commend members of the opposition if they pushed for certain other amendments, which would ensure that the volume of grain, 10 million tonnes last year, exported through the Port of Vancouver is not diminished by this legislation. I presume that other simple amendments, such as the question of who receives the subsidy or the inclusion of the BCR, would be equally high on their agenda, to ensure that the Port of Vancouver did not suffer in the volume of grain exported from this coast. Is that correct?

The Chairman: Does anybody want to respond to that commercial message?

Mrs. Robson: If I could just comment briefly, I do not think we would include the precise definition of export by water to be quite in the same category as the method of payment, Mr. Siddon—with respect. I think this amendment could be dealt with without causing undue delay to the legislation.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I was very interested in what the people from the Port of Vancouver had to say.

The question I am going to ask is a very large one, which I suspect could take all day. One of the things I think concerns a lot of us on the Prairies is we want this legislation for capacity for the railroads. Mr. Benjamin made reference to the fact

[Traduction]

me demande s'ils n'ont pas une opinion sur l'orientation générale de cette mesure législative, sur le fait qu'elle pourrait accroître ou réduire nos possibilités d'exportation du grain ou du charbon, car c'est ce qui devrait intéresser au premier chef un port qui expédie 38 millions de tonnes de ces produits chaque année.

Le président: Monsieur Ekstrom.

Mr. Ekstrom: Ensemble, le port de Vancouver et l'industrie du transport maritime, nous avons plusieurs fois exprimé notre appui entier au projet de loi et nous vous pressons de l'adopter rapidement. D'après nos projections à long terme, il est primordial d'accroître la capacité du réseau ferroviaire, sans quoi nous ne pourrons pas expédier par le port les exportations que prévoit l'industrie pour les années 1990 et jusqu'en 2,000. Je parle ici du charbon, du soufre, du grain, des produits forestiers et ainsi de suite. Si l'on tient compte de tout cela, il est certainement nécessaire d'améliorer notre capacité ferroviaire.

Toutefois, le port de Vancouver soit également intéresser au transport par conteneurs. Nous avons des terminaux pour conteneurs. Le port a des investissements de plus de 100 millions de dollars dans ces terminaux et il continue d'y investir. Ces terminaux créent beaucoup d'emplois, probablement plus que tous les terminaux pour charbon, j'en suis certain. Ils sont donc importants pour nous et nous ne pouvons nous permettre de les négliger. Par conséquent, nous espérons que l'on réalisera la valeur de ces simples amendements que nous proposons et qu'il sera inclus très rapidement au projet de loi.

Mr. Siddon: Monsieur le président, en conclusion, je présumerais que nos témoins appuieraient également les députés de l'opposition s'ils insistaient pour boter certains autres amendements qui garantiraient que le volume de grain, 10 millions de tonnes l'an dernier, exporté par le port de Vancouver ne soit pas diminué par ce projet de loi. Je présume que d'autres simples amendements, comme la question de savoir qui recevra la subvention ou l'inclusion de la BCR, leurs seraient également prioritaires, pour garantir que le volume de grain exporté par Vancouver ne change pas. Est-ce exact?

Le président: Quelqu'un désire-t-il répondre à ce message commercial?

Mme Robson: Avec tous mes respects, monsieur Siddon, si je puis me permettre un bref commentaire, je ne crois pas que l'on puisse assimiler le concept de l'exportation par mer à celui de la méthode de paiement. Je crois que cet amendement pourrait être adopté sans retarder indûment la procédure législative.

Le président: Monsieur Mayer.

Mr. Mayer: Merci, monsieur le président. J'ai beaucoup apprécié l'intervention des gens du port de Vancouver.

La question que je désire poser est très large et je crois qu'elle pourrait nous occuper toute la journée. L'un des points qui nous tient à cœur à beaucoup dans les Prairies est que nous désirons l'adoption de ce projet de loi pour améliorer la capacité

[Text]

that downtown Vancouver is a mess. I do not know whether he was referring to the fact that he is here today or that there are problems with the railways in Vancouver.

The problem that I have as a prairie farmer, and somebody representing farmers in Manitoba specifically, is we can build this extra capacity and we will still run into other bottle-necks that may or may not be able to be overcome. What I want to ask you is, if you could go back to the drawing board and start the Port of Vancouver over again, what could you do differently to make it a lot more efficient?

I prefaced my question by saying I could take all day or maybe the rest of the month; but having asked that question, we have heard from the coal people that their turn-around cycle is four or five days; and with respect, Mr. Moore, they would not do that if they had to clean all the coal as it was being unloaded. So what I am asking is a very large question. But I am also asking you it in the sense that there must be some things that could be done here and that you could recommend or you could see started to be done and that would improve the efficiency of the Port of Vancouver in handling grain. I think that kind of information, if you could supply it to us now or suggest some things, would be very useful to the committee; because if we address one part of the system as far as capacity is concerned and ignore another one, we are no farther ahead than we were before; and we end up, as we have said many times, with a system that the farmers cannot afford and that is very rich to the railways but does not get the job done in the end anyway.

The Chairman: Two things. It is a very large question. You see how members of this committee love each other. I remind whoever is going to respond that we do not have all day.

Mr. Moore.

Mr. Moore: I would like to respond. I have been in the grain business all my life, and the major stumbling-block in the terminal handling in grain is the number of grades. These elevators can handle a lot of grain. I have been in the business, and we handle a lot of grain. If you get the Canadian Grain Commission to eliminate the multitude of grades, which take up so much space, you are going to speed up the handling of grain through this port.

The Chairman: Mr. Ekstrom.

Mr. Ekstrom: It is a very good question, Mr. Chairman. It is a subject that has been studied and studied over and over again. We have several quite recent studies that we would be happy to make available to you.

The last study showed that the problem is not as great as was envisaged in the previous study. However, there are still a lot of improvements that can be done. We have gone from a port authority operating the total rail system to splitting it up into the private sector. We have five railway companies now operating within the jurisdiction of the Port of Vancouver. There are some suggestions that we should go back to one rail

[Translation]

ferroviaire. M. Benjamin mentionnait le désordre total du centre-ville de Vancouver. Je ne sais s'il expliquait ainsi sa présence ici aujourd'hui ou s'il voulait parler de problèmes de chemins de fer à Vancouver.

A titre d'agriculteur des Prairies, et plus précisément à titre de représentant des agriculteurs du Manitoba, le problème que je perçois est que nous pouvons nous doter de cette capacité supplémentaire et que nous aurons quand même d'autres embouteillages, que nous pourrons ou non régler. Ma question est la suivante: si vous pouviez repartir à zéro et refaire au complet le port de Vancouver, que feriez-vous de différent pour le rendre beaucoup plus efficace?

J'ai annoncé ma question en disant qu'elle pourra prendre toute la journée ou peut-être même le reste du mois, mais cette question posée, nous avons entendu les gens du charbon déclarer que leur durée de rotation des wagons était de quatre ou cinq jours et avec tous mes respects, monsieur Moore, ils ne pourraient pas en faire autant s'ils devaient nettoyer tout le charbon à mesure qu'ils le déchargent. Ma question est donc très large, mais je vous la pose parce qu'il doit y avoir des mesures que vous pouvez prendre ici et que vous pourriez recommander ou mettre en branle pour améliorer l'efficacité du port de Vancouver dans la manutention du grain. Je crois que ce genre d'information ou de suggestion que vous pourriez nous communiquer serait très utile au Comité, car si dans le domaine de la capacité nous nous penchons sur une partie du réseau pour en oublier une autre, nous ne sommes pas plus avancés qu'avant. Comme je l'ai souvent répété, nous nous retrouverons avec un réseau au-delà des moyens des agriculteurs, très payant pour les sociétés ferroviaires, mais qui de toute façon ne remplit pas plus sa fonction.

Le président: Deux points. Il s'agit d'une question très large. Vous avez vu la cordialité qui règne parmi les membres de ce Comité. Je rappelle à quiconque répondre à cette question que notre temps est limité.

M. Moore.

M. Moore: J'aimerais répondre. J'ai passé ma vie dans le commerce du grain et le principal obstacle dans la manutention au terminal est le nombre de catégories. Ces élévateurs peuvent traiter beaucoup de grain. J'ai travaillé dans ce domaine et nous traitons beaucoup d'egrain. Si vous arrivez à convaincre la Commission canadienne du blé d'éliminer cette multiplicité de catégories, qui exigent tant d'espace, vous allez accélérer la manutention du grain dans le port.

Le président: Monsieur Ekstrom.

M. Ekstrom: Il s'agit d'une très bonne question, monsieur le président. C'est une question qui a fait l'objet d'une multitude d'études. Nous avons plusieurs études récentes qu'il nous fera plaisir de vous communiquer.

La plus récente indiquait que le problème n'était pas aussi grave que ne le suggérait l'étude précédente. Toutefois, il y a encore beaucoup d'améliorations à apporter. Au départ, les autorités portuaires exploitaient tout le réseau ferroviaire et maintenant les contrôles sont partagés parmi le secteur privé. Il y a maintenant cinq sociétés ferroviaires tombant sous la juridiction du port de Vancouver. Certains suggèrent que

[Texte]

authority, and of course there are other suggestions that we should stay as we are. So it is a complicated issue, and the only thing I can do now is offer these reports, if you are interested.

The Chairman: Mr. Mayer, before you ask your question, I just want to say that your question was not only large; it has serious implications and consequences. Mr. Benjamin is now on the list, so be careful.

Mr. Mayer: I do not know whether you would call it serious if he gets on the list or not. At any rate, with regard to Mr. Moore, a couple of comments.

First of all, we are told by the Canadian Grain Commission—we have had them in front of the committee regularly—that one of the reasons we are able to keep our markets is that we do have the grading system that we have. Secondly, if we could send unit trains here, of whatever grade it was, I suspect that would eliminate some of the problems that are caused by having all kinds of different grades come in at random, as far as the number of cars is concerned.

But what I am asking is not necessarily those kinds of—and by the way, in terms of car cycle, my understanding is that if anything, in the last year or 18 months, car cycle as far as grain is concerned has gone up, not down. It has deteriorated. So that is another thing.

But what I am asking is some of the larger questions that we should be looking at. When you see the glaring example of coal, which admittedly is a one-grade commodity, handled a little differently from grain in how it stands the weather . . . But when you see the turnaround time of, we are told, four or five days, and grain is up over 20 days, in terms of the Port of Vancouver, there are some things that you should be recommending as a Port Corporation that in the long run, whatever it is, five years or ten years, are going to show some benefits in terms of the car turnaround time in Vancouver.

• 1725

Again, I apologize for asking such a large question at a meeting like this that does not have a lot of time, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, I think it is a rather important question, and we will let Mrs. Robson have a go at it.

Mrs. Robson: I certainly do not have all of the answers, and I do not think anyone does.

Certainly, we understand that the railways have done a good deal in the last several years in terms of changes in operating procedures, marshalling in the yards outside, and a variety of things that have improved the operating capacity of the railways within the port areas themselves.

[Traduction]

nous revenions à une autorité ferroviaire unique et certains autres suggèrent évidemment le statu quo. Il s'agit donc d'une question complexe et tout ce que je puis faire, c'est vous offrir ces rapports, s'ils vous intéressent.

Le président: M. Mayer, avant que vous posiez votre question, je désire simplement préciser que votre question n'était pas seulement large, elle comporte également de sérieuses incidences et conséquences. Monsieur Benjamin a demandé la parole, soyez donc prudent.

M. Mayer: Je ne sais pas si il faut s'inquiéter ou non du fait qu'il demande la parole. À tout événement, en ce qui a trait à l'intervention de M. Moore, j'ai quelques remarques à formuler.

Tout d'abord, la Commission canadienne du blé qui revient régulièrement devant ce Comité, nous a dit que l'un des facteurs nous permettant de conserver nos marchés est la présence de notre système de classification du grain. En deuxième lieu, si l'on envoyait des trains homogènes avec la même catégorie quelconque de grain dans les wagons, je crois que cela éliminerait certains des problèmes occasionnés par l'arrivée au hasard de grain de toutes catégories, du moins sur le plan du nombre de wagons.

Mais ma question ne vise pas nécessairement.. et en passant, à des wagons pour le grain j'ai appris que depuis un an ou 18 mois, le cycle des wagons pour le grain est plus long, et pas plus court. La situation s'est détériorée. Voilà autre chose.

Mais les questions que je me pose sont certaines des plus grandes questions que nous devrions examiner. Prenons l'exemple du charbon, qui évidemment vient dans une seule catégorie et qui est moins délicat que le grain sur le plan de la température . . . Mais ne sachant que la durée de rotation des wagons est de quatre à cinq jours au port de Vancouver comparativement à plus de vingt jours pour le grain, il y a certainement des recommandations à long terme, que ce soit cinq ou dix ans, que vous pourriez formuler à titre d'administration portuaire et qui amélioreraient d'une façon quelconque la durée de rotation des wagons à Vancouver.

Je m'excuse d'avoir posé une question aussi large au cours d'une réunion dont le temps est limité, monsieur le président.

Le président: Bien, je crois qu'il s'agit d'une question plutôt importante et nous laisserons à Mme Robson l'occasion d'y répondre.

Mme Robson: Je ne possède certainement pas toutes les réponses, pas plus que n'importe qui d'autre, je crois.

Nous réalisons certainement que les sociétés ferroviaires ont beaucoup accompli depuis quelques années en changeant leurs procédés de fonctionnement, le triage dans les gares extérieures et dans divers domaines qui ont amélioré la capacité d'exploitation des sociétés ferroviaires dans la zone portuaire même.

[Text]

We have had endless numbers of people and agencies studying the question to try to come up with as many operating improvements as possible, given the fact that we have an obvious physical limitation to the system. We are led to believe that there is still capacity within the port area, certainly in terms of the elevators; and if we can keep working with some imagination with the railways to improve the operating constraints within the port, I think we still have some room.

But certainly it is not an easy question.

Mr. Mayer: Just a concluding comment, Mr. Chairman, if I might. I think you would do the country and the Port of Vancouver a tremendous service, and I do not know whether that is your mandate as a port corporation, if you were to address that problem. Anything you can do, I am sure, would benefit the Port of Vancouver, and also benefit those of us in the Prairies that choose to ship through the Port of Vancouver. I think it is a large topic and one that is worthy of a great amount of consideration by your corporation.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. One supplementary by Mr. Benjamin, and then one by Mr. Cook.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Once again we are seeing how the ramifications of this legislation affect a lot of things from Vancouver to Halifax.

Mr. Mayer mentioned, in response to a remark, the grading system of the Canadian Grain Commission. For the information of the witnesses, the Canadian Grain Commission started reducing the number of grades 15 years ago. The remaining grades are there at the request and demand of our customers; and we have the most accurate quality grading system anywhere in the world, which has kept us in the market, and protein grading added as well.

I want to ask the Port Authority: I am sure you have examined the rail set-up—and this is what I meant about the mess in downtown Vancouver: I did not mean Vancouver was in a mess, but the rail set-up—the movement of rail traffic, including grain, among at least four railroads. Have you examined what could and should be done in the relocation, the combining of railroad trackage, whether it is by way of running rights, or would you think it a good idea if all the trackage, and how it was used in the Port of Vancouver, was placed under the Vancouver Port Authority as has been done in some ports in other parts of the world?

The Chairman: Mr. Ekstrom.

Mr. Ekstrom: The various studies which have been undertaken with regard to this issue have looked at all alternatives. The relocation of grain terminals has not been looked at in a more ...

Mrs. Robson: Rail lines, not terminals.

[Translation]

Un nombre interminable de personnes et d'organismes ont étudié la question pour tenter d'apporter autant d'améliorations que possible au fonctionnement, compte tenu des limites physiques évidentes du système. On nous dit qu'il y a encore une certaine capacité dans la zone portuaire, certainement dans le domaine des élévateurs et si nous pouvons combiner notre imagination avec celle des sociétés ferroviaires pour alléger les restrictions d'exploitation dans le port, je crois que nous aurons une certaine marge de manœuvre.

Mais cette question est loin d'être simple.

M. Mayer: J'aimerais seulement placer une dernière remarque, si vous le permettez, monsieur le président. Je crois qu'en vous attaquant à ce problème, vous rendriez un immense service au port de Vancouver et à tout le pays, mais je ne sais si cela entre dans votre mandat à titre de corporation portuaire. Je suis certain que toute mesure que vous pourriez prendre aiderait le port de Vancouver et aussi ceux d'entre nous dans les Prairies qui choisissent d'expédier leurs produits par le port de Vancouver. Je crois qu'il s'agit d'un sujet très large et qu'il mérite d'être étudié très sérieusement par votre corporation.

Le président: Merci monsieur Mayer. Une autre intervention de M. Benjamin, suivi de M. Cook.

M. Benjamin: Merci monsieur le président. Nous voyons une fois de plus les répercussions de cette mesure législative sur une foule de facteurs, de Halifax à Vancouver.

En réponse à une intervention, M. Mayer a mentionné le système de classification du grain de la Commission canadienne du blé. Au bénéfice des témoins, j'aimerais préciser que la Commission canadienne du blé a commencé à réduire le nombre de catégories il y a 15 ans. Les catégories qui restent existent à la demande expresse de nos clients; nous avons le système de classification qualitative le plus précis au monde, ce qui nous a conservé notre marché, et nous avons de plus un classement selon la teneur en protéine.

J'aimerais poser une question aux autorités portuaires; je suis certain que vous avez étudié la situation ferroviaire, et c'est ce dont je faisais mention quand je parlais du désordre total du centre-ville de Vancouver; je ne parlais de la ville, mais de la situation ferroviaire, le mouvement du trafic ferroviaire, ce qui comprend le grain, avec au moins quatre sociétés ferroviaires. Est-ce que vous avez étudié ce que l'on peut faire et ce que l'on doit faire dans le domaine du réaménagement, de la combinaison des voies, qu'il s'agisse d'une question de droits de roulement, ou si vous croyez qu'il serait mieux que toutes les voies et la façon de les utiliser dans le port de Vancouver relèvent de l'autorité du port, comme c'est le cas dans certains ports ailleurs dans le monde?

Le président: Monsieur Ekstrom.

M. Ekstrom: Les diverses études entreprises à cet égard ont étudié toutes les options. Le déménagement des terminaux à grain n'a pas été étudié plus ...

Mme Robson: Les voies ferrées, pas les terminaux.

[Texte]

Mr. Ekstrom: The rail lines, certain relocation can take place, but we are limited in areas. The areas available for rail lines and rail spurs in the port area, on the north shore and the south shore, is very restricted. Some improvements have been made by the various railroads by enlarging their yards outside Vancouver, but in the port itself there is very little that can be done, unfortunately, in the way of relocation.

• 1730

The question of whether the Port Authority should take over the whole railway system around the port area has come up several times. There were numerous problems when we were operating it many years ago. There are union problems. The basic question of should we get into a business which private industry is handling now is another question. It has not really been reconsidered again as a feasible alternative.

Mr. Benjamin: I meant the jurisdiction . . . for example, the interchange of cars where you have to backhaul a car of grain 20 miles within metropolitan Vancouver when the car only had to be moved three or four miles. What I mean is the jealousy of the railroads to keep their own cars on their own tracks, and the inefficiencies involved there. What do you see for improving and for some kind of control on that, whether it is the Port Authority or somebody else?

Mr. Ekstrom: We are not looking at the Port Authority controlling the operation of the railroads. We are encouraging the railroads—and they are working on it themselves—to improve their efficiency. But there is also competition within the various railroads, and it is not an easy issue.

The Chairman: Mr. . . . Cook. I had a mental block there for a moment.

Mr. Cook: It has happened before, I believe.

Mr. Chairman, this has only been my first opportunity and all I wish to do at this time is to to congratulate Mrs. Robson on her appointment, to congratulate the other members of her board here today on their appointments and to sincerely wish you all extremely well in your new duties. But I have to throw in the barb, of course. With so many of your board here today, plus yourself, I suspect this may be the largest gathering of good Liberals to take place in the province for some time.

The Chairman: Which the committee would applaud.

Mrs. Robson: Thank you, Mr. Cook.

The Chairman: Mr. Althouse, briefly.

Mr. Althouse: Pass.

The Chairman: Well, that concludes our questions.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just one question on the car handling.

The Chairman: All right.

[Traduction]

M. Ekstrom: Pour les voies ferrées, certaines peuvent être déplacées, mais l'espace est limité. La superficie disponible pour les voies ferrées et les embranchements dans la zone du port, sur les rives nord et sud, est très limitée. Les diverses sociétés ferroviaires ont pu améliorer quelque peu la situation en agrandissant leurs gares à l'extérieur de Vancouver, mais dans le port même, il y a malheureusement très peu de marge de manœuvre pour le déplacement des voies.

La question s'est présentée plusieurs fois de savoir si l'Autorité portuaire devrait assumer la responsabilité de l'ensemble du réseau ferroviaire dans la région du port. Lorsque nous en assurons l'exploitation il y a longtemps, il y avait beaucoup de problèmes. Il y a des problèmes syndicaux. La question fondamentale de savoir si nous devons nous engager dans une entreprise qui est maintenant aux mains du secteur privé est tout à fait différente. On ne l'a pas encore envisagée comme une solution valable.

M. Benjamin: Je voulais parler de la juridiction—par exemple, l'échange des wagons, où il fallait ramener un wagon de grain 20 milles dans Vancouver métropolitain, pour un déplacement de 3 ou 4 milles seulement. Je parle de la jalouse des compagnies ferroviaires, qui veulent garder leurs wagons sur leurs propres voies, avec les pertes de rendement correspondantes. Avez-vous des idées pour améliorer cette situation, et la contrôler un peu, qu'il s'agisse de l'Autorité portuaire ou de quelqu'un d'autre?

M. Ekstrom: Nous n'envisageons pas la possibilité d'un contrôle de l'exploitation des chemins de fer par l'Autorité portuaire. Nous encourageons les compagnies ferroviaires à améliorer leur rendement—and elles y travaillent elles-mêmes. Mais il y a également la concurrence entre les compagnies, et ceci n'est pas un problème facile.

Le président: Monsieur . . . Cook. J'ai eu un trou de mémoire momentané.

M. Cook: Ce n'est pas la première fois, je pense.

Monsieur le président, je sais la première occasion que j'ai de féliciter Mme Robson pour sa nomination, et de féliciter les autres membres de sa commission qui sont présents aujourd'hui; je veux leur souhaiter à tous le plus grand succès dans leurs nouvelles fonctions. Mais, naturellement, il faut que je lance une pointe. Avec tous ces membres de votre commission présents aujourd'hui, plus vous, je crois bien que c'est là le plus gros rassemblement de bons Libéraux dans cette province depuis longtemps.

Le président: Le Comité applaudit!

Mme Robson: Merci, monsieur Cook.

Le président: Monsieur Althouse, en bref.

M. Althouse: Je passe.

Le président: Eh bien, nos questions sont terminées.

M. McKnight: Monsieur le président, juste une question sur la manutention des wagons.

Le président: D'accord.

[Text]

Mr. McKnight: Four years ago or so, when we were looking at the establishment of the GTA and we were visiting the Port of Vancouver, there was considerable concern about the terminals, if they happened to be in the country elevator gathering position, requesting their own grain be returned to their terminals. Has it been solved sufficiently to see that the movement of cars is facilitated, or is it still a problem?

Mr. Moore: The major hindrance at that time was rapeseed. There is a free interchange of rapeseed cars now, so that has been solved. That was the major one.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight. With that, we conclude the questioning.

I want to thank the witnesses from the port and the shipping companies for their presentation here today.

I would also like to ask the committee if it is their pleasure that the briefs we have had presented to us today, those that have not been authorized to be printed, be so done?

Some hon. Members: Agreed.

I might note that I think this is the first time in our two weeks of hearings that we have finished a session ahead of schedule. I do not know if that means we are running out of steam or you people have answered the questions so well and so thoroughly there was not so much need for additional questions. In any case, thank you very much for being brief in questions and answers. We can use the extra half hour.

The committee is recessed until 7.30 this evening.

EVENING SITTING

• 1930

The Chairman: The committee recessed at approximately 5.30 p.m. We are resuming consideration of Bill C-155. The committee can hear evidence without a quorum being present, provided that there are representatives from the government party and the Official Opposition. That requirement is met, so we will resume our consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. The committee is on Clause 2.

We have a fair number of witnesses to hear this evening, starting with Mr. D.A. Kasianchuk, on behalf of the Province of British Columbia.

Mr. Kasianchuk, would you take the witness stand, please.

I understand that Mr. Kasianchuk is here on behalf of the Ministry of Transportation and Highways, to officially table a brief with the committee.

Welcome, Mr. Kasianchuk.

Mr. D.A. Kasianchuk (Assistant Deputy Minister, Ministry of Transport and Highways): Thank you.

[Translation]

M. McKnight: Il y a 4 ans environ, lorsque nous examinions l'établissement du GTA et visitions le port de Vancouver, il y avait une question qui causait beaucoup de souci. Il s'agissait des terminaux *the original text is corrupted here*. Ils pourraient demander que leur grain soit ramené à leurs terminaux. Cette question a-t-elle été résolue au point de faciliter le mouvement des wagons, ou bien y a-t-il toujours un problème?

M. Moore: L'obstacle principal à l'époque était le colza. À l'heure actuelle les wagons à colza sont échangés librement, et le problème est donc résolu. C'était le problème principal.

Le président: Merci, monsieur McKnight. Ceci conclut la période de questions.

Je veux remercier les témoins du Port et des compagnies Maritimes de leur exposé aujourd'hui.

Je veux demander également au Comité s'il est d'accord pour autoriser l'impression des mémoires présentés aujourd'hui qui n'ont pas encore été autorisés.

Des voix: D'accord.

Il vaut la peine de noter que c'est la première fois, je pense, au cours de nos deux semaines d'audiences, qu'une session se termine avant l'heure. Je ne sais si cela signifie que nous n'avons plus d'énergie, ou si vous, nos invités d'aujourd'hui, nous avez répondu si bien et si à fond qu'il n'y avait pas beaucoup de questions supplémentaires à poser. En tout cas, merci beaucoup de votre brièveté, tant pour les questions que pour les réponses. Cette demi-heure économisée nous sera bien utile.

La séance est levée jusqu'à 19h30 ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: La séance a été levée à 5h30 environ. Nous reprenons notre examen du projet de loi C-155. Le comité peut recevoir les témoignages en l'absence d'un quorum, pourvu qu'il y ait des représentants du parti du gouvernement et de l'opposition officielle. Cette condition est satisfaite, et nous pouvons donc reprendre notre examen du projet de loi C-155, loi pour faciliter le transport, l'expédition et la manutention des céréales de l'ouest, et pour amender en conséquence certaines lois. Le comité en est à l'étude de la clause numéro 2.

Nous avons bon nombre de témoins à entendre ce soir; pour commencer, D. D.A. Kasianchuk, représentant la province de Colombie-Britannique.

Monsieur Kasianchuk, veuillez s'il vous plaît, vous présenter à la barre.

Monsieur Kasianchuk représente le ministère des Transports et des Routes et déposera son mémoire au comité.

Bienvenu à K. Kasianchuk.

M. D.A. Kasianchuk (sous-ministre adjoint, ministère des Transports et des Routes): Merci.

[Texte]

Mr. Chairman, hon. members. My name, as you have been told, is Don Kasianchuk. I am the Assistant Deputy Minister of Transportation Policy in the Ministry of Transportation and Highways of the Government of the Province of British Columbia.

The Hon. Alex Fraser, Minister of Transportation and Highways, has been authorized by the Government of British Columbia to convey to your committee a submission stating the position of the Province of British Columbia on Bill C-155, Western Grain Transportation Act. The Hon. Mr. Fraser has instructed me to distribute to you copies of this submission, and this has been done. That submission is the document entitled, "The Submission of the Province of British Columbia to the Standing Committee on Transport dealing with the Western Grain Transportation Act," and I am here to testify that that is in fact the position of the Government of the Province of British Columbia on that bill.

In addition, I have been asked to inform you of the adoption of a resolution in the legislative assembly in Victoria yesterday. After debate, the House passed the following motion of the Hon. Alex Fraser:

This House is of the opinion that changes in the historic Crow's Nest Pass grain freight rate will substantially benefit the economic development and employment opportunities of Canada and of British Columbia. This House expresses its support for action by the Parliament of Canada to deal expeditiously with the issue of the statutory freight rate for export grain by passing the required legislation. This resolution will be transmitted to your committee formally through the usual channels.

The Chairman: Are you Mr. Usual Channels?

Mr. Kasianchuk: We are searching for Mr. Usual Channels, sir.

That is the end of the presentation I have been authorized to make. Thank you very much for the opportunity.

The Chairman: Thank you, Mr. Kasianchuk.

Is it the pleasure of the committee that the submission from the Province of British Columbia be appended to this day's proceedings?

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you.

I am going to deviate a little bit from our published schedule and ask if the representative of Fletcher's Limited, Mr. Henry Grammetbauer, is here. I hope my pronunciation is nearly correct.

Mr. Grammetbauer, do you have an opening statement to make, sir?

Mr. Henry Grammetbauer (Provisions Manager, Fletcher's Limited): My name is Henry Grammetbauer. I am the Provisions Manager of Fletcher's Limited. I would like to thank the committee and you, Mr. Chairman, for providing

[Traduction]

Monsieur le président, membres du comité. Mon nom, comme vous venez de l'entendre est Don Kasianchuk. Je suis sous-ministre adjoint de politique des Transports au ministère des Transports et des Routes du gouvernement de la Colombie-Britannique.

L'Honorable Alex Fraser, ministre des Transports et des Routes a été autorisé par le gouvernement de la Colombie-Britannique à soumettre à votre comité un document déclarant la position de la province de Colombie-Britannique sur le projet de loi C-155, Loi sur le transport des céréales de l'Ouest. L'honorable M. Fraser m'a donné l'instruction de vous faire distribuer des exemplaires de ce document, ce qui est fait. Le titre de ce document est: «Soumission de la province de Colombie-Britannique au Comité permanent des Transports traitant de la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest», et je suis ici présent pour témoigner que ce document représente bien la position du gouvernement de la province de Colombie-Britannique sur ce projet de loi.

De plus, j'ai été chargé de vous informer de l'adoption hier d'une résolution à l'Assemblée législative à Victoria. Après débat, la Chambre a adopté la motion suivante proposée par l'honorable Alex Fraser.

L'opinion de la Chambre est que les modifications des tarifs de transport de céréales du *Crow's Nest Pass* auront un effet bénéfique substantiel sur le développement économique et les possibilités d'emploi au Canada et en Colombie-Britannique. La Chambre exprime son appui aux mesures prises par le Parlement du Canada pour régler rapidement la question du tarif statutaire de transport des céréales pour l'exportation en adoptant les lois nécessaires. Cette résolution sera transmise formellement à votre comité par les voies normales.

Le président: Êtes-vous, monsieur, Voies Normales?

M. Kasianchuk: Monsieur, nous sommes à la recherche de M. Voies Normales.

Ceci termine l'exposé que je suis autorisé à présenter. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Kasianchuk.

Le comité est-il d'accord pour annexer la soumission de la province de Colombie-Britannique au compte rendu de la journée?

La motion est adoptée.

Le président: Merci.

Je vais m'écartier un peu de notre agenda publié, pour demander si le représentant de *Fletcher's Limited*, M. Henry Grammetbauer, est présent. J'espère que ma prononciation est à peu près correcte.

Monsieur Grammetbauer, avez-vous une déclaration préliminaire?

M. M. Henry Grammetbauer (gérant des approvisionnements, Fletcher's Limited): Je m'appelle Henry Grammetbauer. Je suis gérant des approvisionnements chez *Fletcher's Limited*. Je voudrais remercier le comité et vous, monsieur le

[Text]

this opportunity to our company to forward our views regarding the resolution of the Crow.

Mr. Waddell: Excuse me, Mr. Chairman, on a point of order. Excuse me, sir.

The Chairman: Yes, Mr. Waddell.

Mr. Waddell: I did not want that previous thing to get by me too quickly, if you do not mind, Mr. Chairman. I did not quite hear you. Am I to understand that there will be no questions put on this very important brief from the Province of British Columbia?

The Chairman: Mr. Waddell, Mr. Kasianchuk said very clearly that that was the only statement he was authorized to make on behalf of the government. If that was the only statement he was authorized to make on behalf of the government, I saw no point in offering an opportunity for questioning.

Mr. Waddell: Well, a point of order, Mr. Chairman, on that. There are some questions I had as to the actual wordings of the brief. Plus the witness put forward a motion or mentioned a motion in the British Columbia—a resolution in the British Columbia legislature. I think, surely, we are entitled to find out something a little bit more about that motion, as to for example whether it was unanimous or not.

The Chairman: I think you can find that out, probably, by reading the papers, Mr. Waddell. I invited Mr. Kasianchuk to make a brief statement on behalf of the Government of British Columbia. He made that statement. He said he was not authorized to make any other statements; therefore, I saw no point in pursuing the questioning. If you want further information, I would suggest you get it either from the Government of British Columbia or the Official Opposition, or that you pursue the matter in committee when we are back in Ottawa.

Mr. Waddell: Well, a point of order, Mr. Chairman. It is all very well to say, get it out of the newspaper, but we have a transcript and a record here that people are reading. That is why you fill in transcripts and records, to make final decisions on this thing. That, with respect, I think is what a committee is about.

I would ask you to at least let us put some of that on the record or let us ask some questions on that. The . . .

The Chairman: Order, Mr. Waddell.

I am not going to hold up the proceedings of this committee. As a matter of deference to the Government of British Columbia, the committee had agreed to hear from Mr. Kasianchuk. That is a committee decision. We are moving on now to hear from Mr. Henry Grammaetbauer, from Fletcher's.

Mr. Waddell: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: No, Mr. . . .

Mr. Waddell: Well, Mr. Chairman, surely I am entitled to . . .

[Translation]

président, d'offrir à notre compagnie cette occasion de présenter notre point de vue sur la résolution Crow.

Mr. Waddell: Pardon, monsieur le président, un point d'ordre. Veuillez m'excuser, monsieur.

Le président: Oui, monsieur Waddell.

Mr. Waddell: Si cela ne vous gêne pas, monsieur le président, je ne veux pas laisser passer l'article précédent trop vite. Je ne vous ai pas très bien compris. Dois-je comprendre qu'il n'y aura pas de questions sur ce mémoire très important de la province de Colombie-Britannique?

Le président: Monsieur Waddell, M. Kasianchuk nous a dit très clairement que c'était la seule déclaration qu'il était autorisé à présenter au nom du gouvernement. Si c'était la seule déclaration qu'il était autorisé à présenter au nom du gouvernement, il ne me semblait pas utile d'ouvrir une session de questions.

Mr. Waddell: Dans ce cas, un point d'ordre sur ce sujet, monsieur le président. J'avais certaines questions concernant la formulation même du mémoire. De plus, le témoin a présenté, ou mentionné, une motion—une résolution de l'Assemblée législative de Colombie-Britannique. Il me semble, certainement, que nous avons le droit d'en apprendre un petit peu plus sur cette motion, par exemple si elle était unanime.

Le président: Je pense que vous pourrez sans doute l'apprendre dans le journal, monsieur Waddell. J'ai invité M. Kasianchuk à faire une brève déclaration au nom du gouvernement de la Colombie-Britannique. Il a fait cette déclaration. Il a dit qu'il n'était pas autorisé à faire d'autres déclarations; en conséquence, je n'ai pas jugé utile de poursuivre les questions. Si vous désirez de plus amples renseignements, je vous suggère de les obtenir du gouvernement de la Colombie-Britannique ou de l'opposition officielle, ou bien de reprendre la question en comité quand nous serons rentrés à Ottawa.

Mr. Waddell: Et bien, monsieur le président, un point d'ordre. C'est bien joli de dire, allez le chercher dans le journal, mais nous avons ici un compte rendu officiel que les gens peuvent lire. C'est pour cela que l'on fait les comptes rendus officiels, pour prendre des décisions finales sur cette question. Sauf votre respect, c'est là, je pense, la raison d'être d'un comité.

Je vous demande au moins de nous laisser inscrire quelque chose dans le compte rendu officiel ou de nous laisser poser quelques questions. Le . . .

Le président: À l'ordre, monsieur Waddell.

Je ne vais pas retarder les délibérations de ce comité. Par déférence envers le gouvernement de la Colombie-Britannique, le comité a accepté d'entendre M. Kasianchuk. C'est là une décision du comité. Nous continuons maintenant, pour entendre M. Henry Grammetbauer de Fletcher's.

Mr. Waddell: Un point d'ordre, monsieur le président.

Le président: Non . . .

Mr. Waddell: Monsieur le président, j'ai certainement droit . . .

[Texte]

The Chairman: No, you are not! You are not even a member of this committee, Mr. Waddell, and you are not entitled to delay the proceedings.

Mr. Waddell: I am not trying to delay the proceedings. I am simply going to ask for a motion to the committee.

The Chairman: The committee has already agreed, so there is no need for a motion.

Mr. Grammetbauer.

Mr. Waddell: On a point of order . . .

The Chairman: Mr. Grammetbauer.

Mr. Waddell: The committee has agreed not to ask any questions. Is that . . .

The Chairman: That is correct.

Mr. Grammetbauer.

Mr. Grammetbauer: Our company, Fletcher's Limited, currently slaughters and processes between 40% to 50% of the hogs produced in the Province of British Columbia, and between 25% to 30% of all of the hogs produced in the Province of Alberta. Overall, our three plants are utilized at approximately 50% of their design capacity.

Our principle markets are Alberta, British Columbia, the Pacific rim, the northwest United States, and Hawaii. Our overseas business is growing but our exports of high-quality, processed package pork products into the United States markets represent our best growth market.

We are most concerned about the future supply of slaughter hogs, because if we are to improve our domestic and export competitive position we must increase our throughput, since throughput is the most critical aspect of a cost-efficient and a cost-competitive meat operation. The hog producers who supply the bulk of our livestock reside in either Alberta or British Columbia. Alberta produces a very substantial amount of feed grains and British Columbia hog producers have excellent, inexpensive access to Alberta grains because of their location.

• 1940

The resolution of the Crow dilemma as proposed under Bill C-155 represents a shocking commentary on the state of Canada and, in particular, a callous disregard of the merits of the marketplace. It also represents another telling story of the tyranny which western Canada must apparently continue to suffer under the hands of those who really must see the Canadian west as a supplier of raw materials and inexpensive oil.

In the case of Crow, Quebec and the western wheat pools have joined in an unholy union to inhibit and prevent the development of a growing, vibrant red meat industry in western Canada. We can almost understand the commercial

[Traduction]

Le président: Non, vous n'avez pas droit! Vous n'êtes même pas membre de ce comité, monsieur Waddell, et vous n'avez pas le droit de retarder les délibérations.

M. Waddell: Je ne cherche pas à retarder les délibérations. Je veux simplement demander une motion au comité.

Le président: Le comité s'est déjà mis d'accord: il n'y a pas besoin de motion.

Monsieur Grammetbauer.

M. Waddell: Sur un point d'ordre . . .

Le président: Monsieur Grammetbauer.

M. Waddell: Le comité est d'accord pour ne pas poser de questions. Est-ce . . .

Le président: C'est exact.

Monsieur Grammetbauer.

M. Grammetbauer: À l'heure actuelle, notre compagnie, *Fletcher's Limited*, assure l'abattage et le traitement de 40 p. 100 à 50 p. 100 des porcs produits dans la province de la Colombie-Britannique, et de 25 p. 100 à 30 p. 100 des porcs produits dans la province de l'Alberta. Dans l'ensemble nos trois installations fonctionnent à environ 50 p. 100 de leur capacité.

Nos marchés principaux sont l'Alberta, la Colombie-Britannique, les côtes du Pacifique, le nord-ouest des États-Unis et Hawaii, notre marché d'outremer est en croissance, mais nos exportations de produits de porc emballés et traités de haute qualité vers les marchés des États-Unis constituent notre marché de croissance maximum.

L'offre à venir de porcs de boucherie nous préoccupe particulièrement: en effet, pour améliorer notre position concurrentielle sur les marchés intérieurs et d'exportation, il nous faut augmenter notre volume de traitement étant donné que le volume de traitement constitue l'élément le plus critique du rendement et de la valeur concurrentielle d'une exploitation de viande. Les producteurs de porc qui fournissent la plus grosse part de notre matière première résident en Alberta ou en Colombie-Britannique. L'Alberta produit une quantité importante de provendes, et les producteurs de porc de Colombie-Britannique ont un excellent accès à bon marché aux provendes de l'Alberta en raison de leur position géographique.

La solution proposée par le projet de loi C-155 constitue un commentaire choquant sur l'état du Canada et plus particulièrement un mépris insensible à l'égard des mérites du marché. Elle représente un autre aspect révélateur de la tyrannie que l'Ouest du Canada doit, semble-t-il, continuer d'endurer de la part de ceux qui doivent vraiment considérer l'Ouest canadien comme un fournisseur de matières premières et de pétrole bon marché.

Dans le cas du Pas du Nid-de-Corbeau, le Québec et les syndicats du blé de l'Ouest ont constitué une alliance indue afin d'inhiber et d'empêcher le développement dans l'Ouest du Canada d'une industrie de la viande rouge en pleine expansion

[Text]

self-interest of the western wheat pools, whose object lies in the preservation of an inefficient grain delivery system in which the pools have already invested. Our perspective on the pools' position in the matter of Crow is somewhat ameliorated by the feeling that they will pay dearly for aligning themselves with Quebec against the best interests of the western Canadian livestock industry, who, as a matter of curiosity, has been one of the most important and dependable buyers of Canadian feed grains.

What right has Quebec to interfere in the proper resolution of the Crow rate dilemma? Quebec's position is apparently that their politically inspired and subsidized livestock industry might suffer competitively if the western livestock industry would be freed from the shackles of the Crow. Quebec seems to insist on having the federal government act as the instrument to eliminate the natural competitive advantage which the west has in hog and cattle production.

We ask that the government reconsider Bill C-155. Railways must surely have proper returns for their services. Other rail shippers must not be forced to suffer because of the existence of Crow; but, if the government must continue to offer grain producers a subsidy, please offer the subsidy in such a way that it is market neutral. Offer a program which will allow the western trucking industry, western livestock industry, the meat packing industry and others who might use western grain for some further processing a fair opportunity to grow.

Return to the only responsible proposition advanced, the original proposal described by Professor Gilson and Minister Pepin.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Before going to questions, in view of the circumstances surrounding the last witness I think I had better offer a little explanation. As I have stated before, Mr. Kasianchuk came before the committee as a civil servant authorized to present the position of his government. He was not authorized to answer questions. As a result of a request from several members of the committee, it was agreed that Fletcher's would appear here this evening if they wished to do so. However, they are an unscheduled witness, and again in keeping with our practice since we have been on this tour I will allow one questioner from each party for five minutes each, starting with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask the witness if he could elaborate on the market potential in the northwest United States and the Pacific Rim. We have heard conflicting evidence that there is an export market potential, and I understand that your company is quite deeply involved in exploiting that potential. I guess it gets back to the point we have heard that while the livestock industry is facing difficult times and that the impact of this bill may further exacerbate

[Translation]

et énergique. Nous pouvons presque comprendre les intérêts commerciaux des syndicats du blé de l'Ouest qui souhaitent le maintien d'un système inefficace de livraison du grain dans lequel ils ont déjà investi. Notre conception de la position des syndicats à l'égard du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est quelque peu atténuée par le sentiment qu'ils paieront cher pour s'être allées au Québec contre les meilleurs intérêts de l'industrie du bétail de l'Ouest canadien qui, ce qui est curieux, a toujours été un des acheteurs les plus importants et fiables de provendes canadiennes.

De quel droit le Québec s'immisce-t-il dans le règlement approprié du dilemme posé par le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau? La position du Québec semblerait être la suivante: son industrie du bétail subventionnée et établie pour des motifs politiques pourrait souffrir de la concurrence que lui livrerait l'industrie du bétail de l'Ouest si celle-ci était libérée des entraves que lui impose ce tarif. Le Québec semble insister pour que le gouvernement fédéral agisse comme instrument d'élimination de l'avantage compétitif naturel dont jouit l'Ouest dans le domaine de la production du porc et du bétail.

Nous demandons au gouvernement de réexaminer le projet de loi C-155. Les compagnies ferroviaires doivent sûrement tirer un rendement approprié de leurs services. D'autres expéditeurs ferroviaires ne doivent pas souffrir de l'existence de ce tarif. Si le gouvernement doit continuer d'offrir des subventions aux producteurs céréaliers, il faut que ces subventions n'influencent pas le marché. Le gouvernement devra présenter un programme qui offrira de justes possibilités de croissance aux industries du camionnage et du bétail de l'Ouest, aux salaisons et à d'autres industries qui pourraient utiliser des céréales de l'Ouest pour une transformation ultérieure.

Il faudrait revenir à la seule proposition responsable, soit au projet initial du professeur Gilson et du ministre Pepin.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avant de passer aux questions, vu les circonstances qui entourent la dernière intervention, il serait préférable de vous fournir quelques explications. Comme je l'ai déjà dit, M. Kasianchuk s'est présenté au comité à titre de fonctionnaire autorisé à présenter la position de son gouvernement. Il n'a pas été autorisé à répondre à des questions. A la suite d'une demande de plusieurs membres du comité, il a été convenu que des représentants de Fletcher comparaîtraient ce soir s'ils le désiraient. Ils sont cependant des témoins non prévus à l'horaire et je répète que compte tenu de la pratique adoptée depuis le début de cette tournée, je permettrai à un intervenant de chaque parti de poser des questions durant cinq minutes. Nous commencerons par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, les témoins pourraient-ils décrire davantage les possibilités de commercialisation dans le Nord-Ouest des États-Unis et les pays riverains du Pacifique. Nous avons entendu des témoignages contradictoires selon lesquels il y a des débouchés possibles sur le marché des exportations et je crois savoir que votre compagnie essaie énergiquement d'exploiter ces possibilités. Je suppose que l'on en revient au point où l'on a entendu dire que

[Texte]

that problem the counter-argument is that we are more or less self-sufficient in livestock production and that the market potential for exports is rather limited. Perhaps with the benefit of your experience and intelligence you could give the committee some idea of what those market potentials in the export arena are.

The Chairman: Mr. Grammetbauer.

Mr. Grammetbauer: In the last five years I would estimate that our export to the United States west coast has probably increased by 300% to 400%. This is in the face of very serious competition, of course, from the United States packers, which now in many cases enjoy lower labour costs. They are not faced with the obstacle of having their product pass the U.S. D.A. inspection, which in many cases is a very serious drawback. I would almost say it can be regarded as a non-tariff limitation of our exports.

The further prospects are excellent because we are, of course, in a very favourable geographic location for export to the west coast. I would think that, not being hampered by any future developments, we could very well look at an export potential of between \$10 million and \$20 million within the next three years.

Mr. Mazankowski: One of the problems that is facing the membership of this committee is the concern over any distortion that may affect the producers in the Province of Quebec. You have obviously assessed that and have followed the debate. As far as you are concerned, the resolution of this issue in the manner which you would see most appropriate—could you expound on the impact that it would have on the Province of Quebec? In other words, I guess we are saying here that we have heard evidence, both pro and con, but mostly pro, on the basis that a resolution that would recognize the livestock hurt in the application of the statutory freight rate would not really impair the ability of the Quebec producer to continue to share in the markets that they now have established. In other words, I sense in your brief that you are not going to impair or interfere with the markets that have been established by Quebec and Ontario.

Mr. Grammetbauer: No. In fact, I would say that the movement of pork cuts from east to west is probably many times that of the movements west to east. In our own case, I think in the last five years we have probably shipped no more than two carloads of pork to the east whereas from the east I think it would have been at least 10 to 20 times as much.

When I mentioned that our company is in a very favourable geographic location, I would like to add that Quebec is in a much better geographic location because they have within probably 500 to 600 miles a consumer market of 15 million to 20 million whereas our market within the same radius is probably only about 3 million or 4 million.

[Traduction]

l'industrie du bétail fait face à des temps difficiles et que les répercussions de ce projet de loi risquent d'exacerber davantage le problème. L'argument contraire est que nous sommes plus ou moins auto-suffisants en ce qui concerne la production de bétail et que les possibilités d'exportation sont plutôt limitées. Avec votre expérience et vos connaissances, vous pourriez peut-être donner au comité une idée de ces possibilités d'exportation.

Le président: Monsieur Grammetbauer.

M. Grammetbauer: J'estime qu'au cours des cinq dernières années, nos exportations vers la côte Ouest des États-Unis ont probablement augmenté de 300 p. 100 à 400 p. 100, malgré la très vive concurrence que nous livrent bien sûr les salaisons américaines où, dans bien des cas, les frais de main-d'oeuvre sont moins élevés. Ils ne sont pas obligés de soumettre leurs produits à l'inspection du ministère de l'Agriculture américain, inspection qui constitue dans bien des cas un problème très grave. J'oserais presque dire que l'on peut considérer cette inspection comme une limitation non tarifaire de nos exportations.

Les perspectives futures sont excellentes parce que nous sommes bien sûr dans une position géographique très favorable pour les exportations vers la côte Ouest. Je dirais que si la conjoncture future ne nous nuit pas, nous pourrions très bien envisager la possibilité d'exporter de 10 à 20 millions de dollars au cours des trois prochaines années.

M. Mazankowski: L'inquiétude à l'égard de toute distorsion qui pourrait affecter les producteurs du Québec constitue un des problèmes qui se posent aux membres du comité. Vous avez de toute évidence évalué la situation et suivi le débat. Pourriez-vous préciser les répercussions que pourrait avoir sur le Québec le règlement de cette question de la façon que vous jugeriez la plus appropriée? Autrement dit, nous avons entendu des témoignages favorables et défavorables, mais en majorité favorables, selon lesquels un règlement qui reconnaîtrait le bétail affecté par l'application du tarif statutaire ne nuirait pas vraiment à la capacité des producteurs québécois de conserver leurs débouchés. Autrement dit, je crois conclure de votre mémoire que vous ne nuirez pas au marché déjà établi par le Québec en Ontario.

M. Grammetbauer: Non. Je dirais en fait que les expéditions du porc habillé de l'Est à l'Ouest sont probablement beaucoup plus élevées que celles de l'Ouest à l'Est. Dans notre cas, je crois qu'au cours des cinq dernières années, nous n'avons probablement pas expédié plus de deux wagons de porc vers l'Est, alors que je crois que nous en avons reçu au moins dix à 20 fois plus de l'Est.

Lorsque j'ai dit que notre compagnie est très favorablement située sur le plan géographique, j'aimerais ajouter que le Québec est beaucoup mieux situé à cet égard parce qu'il bénéficie d'un marché de 15 à 20 millions de consommateurs dans un rayon de 500 à 600 milles alors que le nôtre n'est probablement que de 3 ou 4 millions de consommateurs dans le même rayon.

[Text]

[Translation]

• 1950

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, one final question. You are recommending that the government accept the Gilson original proposal. That has been rejected. The compromise solution that was originally advanced by the now former Minister of Transport, Mr. Pepin, where he proposed a 50-50 distribution of the Crow benefit, has been rejected. It is quite obvious that the government will not accept either of those proposals. Have you any other suggestion to advance to this committee that we might recommend to the government in the course of our clause-by-clause deliberations?

Mr. Grammetbauer: No, I do not, sir.

Mr. Mazankowski: There has been the suggestion of the producer-freedom-of-choice option. Have you looked at that, or do you consider that to be a reasonable or workable alternative that might be satisfactory?

Mr. Grammetbauer: I have not studied in detail this proposal, but I think it would probably be better than the proposal that has been advanced now—to pay the entire subsidy to the railways.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Tessier.

M. Tessier: Monsieur le président, je vous remercie. Je ne poserai pas de questions, mais je veux quand même corriger des faussetés qui sont dans la présentation de *Fletcher's Limited*. Pour l'information du monsieur, la Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire au Québec qui a regroupé tous les organismes agricoles, au Québec, et para-agricoles, et même le gouvernement du Québec, ainsi que le caucus libéral fédéral du Québec, s'est objectée à un paiement au producteur. Et d'ailleurs dans la tournée que nous poursuivons, nous avons réalisé que nous n'étions pas les seuls. Plutôt, elle propose de faire le paiement aux compagnies de chemins de fer. Tout ce qui est dit dans le mémoire de *Fletcher's Limited* n'est donc que spéculation. La simple raison, c'est que l'on a voulu appuyer le premier pas dans le sens d'une politique de transport d'une manière à avoir une politique qui soit adaptée aux exigences de l'heure tant à l'intérieur que pour les marchés d'exportation. Alors, monsieur le président, on est obligés de préciser que l'opposition du Québec ce n'est pas d'empêcher le développement de l'agriculture, d'une production ou d'une autre à l'intérieur du Canada, c'est purement et simplement de dire, on fait un premier pas dans la bonne direction pour doter le Canada d'une politique de transport qui va nous permettre de donner davantage de revenus aux producteurs, et de nous permettre particulièrement sur les marchés d'exportation, d'avoir une position concurrentielle qui va nous permettre de faire face à nos responsabilités, et d'avoir une agriculture prospère.

Le président: Merci, monsieur Tessier.

That concludes the questioning of this witness.

Yes, Mr. Althouse.

M. Mazankowski: Monsieur le président, une dernière question. Vous recommandez que le gouvernement accepte la proposition initiale de Gilson. Elle a été rejetée. La solution de compromis qui à l'origine avait été présentée par M. Pepin, maintenant ancien ministre des Transports, où il proposait une répartition moitié-moitié des bénéfices du Pas du Nid-de-Corbeau a été rejetée. Il est bien évident que le gouvernement n'acceptera aucune de ces propositions. Avez-vous d'autres suggestions à présenter à ce comité que nous pourrions recommander au gouvernement au cours des délibérations, article par article?

Mr. Grammetbauer: Non, je n'en n'ai aucune, monsieur.

Mr. Mazankowski: Il y a eu la suggestion de l'option de la liberté de choix du producteur. Avez-vous étudié le cas ou considérez-vous que ce soit une solution raisonnable ou réalisable qui pourrait être satisfaisante?

Mr. Grammetbauer: Je n'ai pas étudié cette proposition en détail, mais je crois qu'elle serait sans doute préférable à la proposition qui a été présentée maintenant—payer tous les subsides aux chemins de fer.

Mr. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Tessier.

M. Tessier: Mr. Chairman, thank you. I will not ask any questions, but I would, however, like to rectify the errors in the submission made by Fletcher's Limited. For this gentleman's information, the *Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire au Québec*, an umbrella organization for all farm organizations, in Quebec, as well as organizations for farm-related interests, and even the Quebec government, as well as the federal Liberal caucus in Quebec, objected to payment being made to the producer. And besides, during our activities here and now, we realize that we are not the only ones. The brief, rather, proposes that payment be made to the railway companies. Everything that is contained in the Fletcher's Limited presentation is just pure speculation. The simple reason for this is that people wanted to support the first step in the direction of a transportation policy in such a way that there might be a policy adapted to changing requirements at any given time, both inside the country and for the export market. Now, Mr. Chairman, we must state that Quebec's opposition is not intended to prevent the development of agriculture or the growing of one type of crop or another in Canada, it is purely and simply to state this: we are making a first step in the right direction, supplying Canada with a transportation policy which will allow us to give more income to the producers, and to allow us, in particular on the export market, to hold a competitive position which will allow us to meet our responsibilities, and to have a prosperous agricultural sector.

The Chairman: Thank you, Mr. Tessier.

Ceci termine l'interrogatoire de ce témoin.

Oui, monsieur Althouse.

[Texte]

Mr. Althouse: I have a couple of little information questions, Mr. Chairman. I am aware from reading the press that some of the Fletcher's Limited plants were taken over by the Alberta Hog Producers' Marketing Board. Is that the case with the Vancouver plant as well, or did you remain free of that takeover?

Mr. Grammetbauer: No, it is also owned by the Alberta Hog Producers' Marketing Board.

Mr. Althouse: So you are integrated with the hog producers of Alberta. Is the company now run, more or less, on a co-operative basis, or how is it financed? The take-over was being financed, I recall, by a check-off on hogs of something like \$3 per hog sold, or something like that, was it not?

Mr. Grammetbauer: That is probably correct; but of course, it does not affect the operation of Fletcher's as such. Fletcher's operates in exactly the same way as any other meat packing plant. We bid on hogs in the same manner; we pay for our hogs in the same way—the day following purchase. We are managed by a board of directors, of which none of the members of the Alberta Hog Producers' have any members on this board of directors.

Mr. Althouse: I see. How do the hog producers who are now the shareholders and owners of the packing plant then exercise control? Do they select the board members?

Mr. Grammetbauer: I presume they have a voice in the selection of the board members.

Mr. Althouse: Okay. You mentioned that there were some problems going into the United States. Would you explain those a little bit better for us? It had something to do with the inspection procedures that they employ.

Mr. Grammetbauer: The problem is that the inspection points are in Seattle. They are also in the San Francisco area, in Sacramento, which are our main customer bases. When we export product to Seattle, the entire Seattle area has only one inspector, and it is quite often very difficult to obtain the services of this inspector. In the case of frozen pork products, we have to utilize the Port of Tacoma and bring the product back to Seattle. In every case, all the product has to be unloaded and reloaded at the inspection point, which of course adds to the cost, and there is a considerable time delay.

On, I must say, very infrequent occasions there is a rejection of product, and the rejection can be of a very technical nature. It can be an insufficiently approved carton, or it can be identification stamps missing on the product, or what the United States' inspector may consider an incorrect declaration of product. For instance, as an example, we could declare a product rindless bellies and it should be pork rindless bellies.

I must say we have been quite fortunate in establishing, probably, a very good rapport with the U.S. inspectors, and the rejection rate is extremely small; but, nonetheless, we are

[Traduction]

M. Althouse: J'ai quelques petites questions au sujet de certains renseignements, monsieur le président. J'apprends par la lecture des journaux que certaines des usines *Fletcher's Limited* avaient été reprises par la Commission de commercialisation des produits du porc de l'Alberta. Serait-ce le cas également de l'usine de Vancouver, ou êtes-vous à l'écart de cette reprise?

M. Grammetbauer: Non, elle appartient aussi à la Commission de commercialisation des produits du porc de l'Alberta.

M. Althouse: Ainsi, vous êtes intégrés aux producteurs de porcs de l'Alberta. Cette compagnie fonctionne-t-elle maintenant plus ou moins sur la base d'une coopérative, ou comment est-elle financée? La reprise avait été financée je me souviens, par une retenue obligatoire de \$3 par porc vendu, ou quelque chose comme cela, n'est-ce pas cela?

M. Grammetbauer: C'est probablement exact; mais naturellement, ceci n'a pas d'effet sur l'opération de Fletcher en tant que telle. Fletcher's fonctionne exactement de la même manière que toute autre fabrique de conserves. Nous faisons nos offres sur le porc de la même manière; nous payons le porc de la même façon—le lendemain de l'achat. Nous sommes gérés par un conseil d'administration auquel n'appartient aucun des membres producteurs de porcs de l'Alberta.

M. Althouse: Comment les producteurs de porcs qui sont maintenant les actionnaires et les propriétaires de la fabrique de conserves, alors, la contrôlent-ils? Choisissent-ils les membres du conseil?

M. Grammetbauer: Je présume qu'ils ont le droit de vote lors de la sélection des membres du conseil.

M. Althouse: D'accord. Vous avez mentionné qu'il y a actuellement certains problèmes aux États-Unis. Pourriez-vous nous les expliquer un peu mieux? Cela avait quelque chose à faire avec les procédures d'inspection qu'ils utilisent.

M. Grammetbauer: Le problème, c'est que les points d'inspection se trouvent à Seattle. Ils sont aussi dans la région de San Francisco, à Sacramento les bases de notre principal client. Lorsque nous exportons des produits à Seattle, il n'y a qu'un seul inspecteur pour toute la région de Seattle, et c'est souvent très difficile d'obtenir les services de cet inspecteur. Dans le cas des produits congelés du porc, nous devons utiliser le port de Tacoma et ramener le produit à Seattle. Dans chaque cas, le produit doit être déchargé, puis recharge au point d'inspection, ce qui naturellement ajoute au coût et provoque une perte de temps considérable.

C'est je dois dire, dans de très rares occasions que nous avons un refus de produits, et ce refus peut aussi être d'ordre très technique. C'est peut-être un carton insuffisamment homologué, des timbres d'identification manquant sur le produit, ou ce que l'inspecteur des États-Unis considère comme une déclaration erronée du produit. Par exemple, nous pourrions déclarer un produit «poitrines sans couennes» alors que ce devrait être «poitrines de porc sans couenne».

Je dois dire que nous avons eu la chance d'établir, en vérité, d'excellentes relations avec les inspecteurs des États-Unis et le taux de refus est extrêmement bas; mais, néanmoins, nous

[Text]

always very apprehensive when we do ship product to the United States.

It is more difficult in the case of processed products, where we have to comply with the U.S. regulations. For instance, on bacon, these regulations are different from the Canadian regulations. The analysis is quite often very difficult, and open to error. Just the other day we had a shipment of bacon. The first response was, the bacon is rejected because of an excess of added substance, which could be anything. It could be salt, water... On the repeat inspection it was found there was no excess of added substance. However, had the rejection been upheld we would have been faced with a very considerable expense, going into the thousands of dollars.

• 2000

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

That completes the questioning of this witness, and I am going to do something I have not done yet in these hearings, basically because of a statement made by Mr. Mazankowski, which I can understand, when he referred to the die being cast or the mind-set of this committee or something to that effect. I am not sure, Mr. Mazankowski, of your exact words. But I want every member of this committee and all of Canada to know my mind is not set. I am not going through these seven weeks of hearings and clause-by-clause with my mind set in advance, and I truly have not made any decision on how I am going to vote, and I will decide when we have finished this exercise and not before.

Secondly, I want to say to Mr. Grammetbauer that I regret the manner in which he presented his brief. We have very serious problems in this country, problems of national unity. We have serious differences of opinion in various parts of the country and we are involved in an exercise that has great possibilities of creating disunity. I have thought all along it was the work of this committee, one of the major works, to try to build unity, not disunity, and I am sorry, sir, but I believe the tenor of your brief has contributed to a feeling of alienation and disunity and I think you could have worded it in a much better fashion than you have. I do not think it behoves any of us to attack various parts of the country and to leave the impression we are fighting, one part of the country against another.

In any case, I thank you for your presentation and I would hope we will not have any more examples of one part of the country attacking another. I think you had a valid point to make, sir, but I think you could have made it differently.

Thank you for coming.

I now call on the representatives of B.C. Rail to come to the witness table, particularly Mr. Mackenzie C. Norris. Welcome to the committee, gentlemen. Mr. Norris, I would ask you to

[Translation]

appréhendons toujours lorsque nous expédions nos produits aux États-Unis.

C'est plus difficile dans le cas des produits de transformation, où nous devons nous conformer aux règlements des États-Unis. Sur le lard, par exemple, leurs règlements diffèrent des règlements canadiens. L'analyse est souvent très difficile et laisse la porte ouverte à bien des erreurs possibles. L'autre jour, nous avons envoyé du bacon. On nous a dit qu'il était refusé parce qu'il comprenait trop de matières ajoutées, ce qui pourrait être n'importe quoi, aussi bien du sel, de l'eau... Lors de l'inspection de contrôle, il a été établi qu'il n'y avait pas excès de matières ajoutées. Toutefois, le refus ayant été maintenu, nous avons dû faire face à des frais très importants se chiffrant en milliers de dollars.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

Ceci termine l'audition de ce témoin et je vais faire quelque chose que je n'ai pas encore fait au cours de ces audiences, surtout à cause d'une déclaration de M. Mazankowski, d'après ce que j'ai compris, lorsqu'il disait que le sort en était jeté ou qu'il faisait allusion aux opinions toutes faites de ce Comité ou à quelque chose de ce genre. Je ne suis pas certain, monsieur Mazankowski, des termes exacts que vous avez employés. Mais je veux que chaque membre de ce Comité et tout le Canada sachent que je ne suis pas de parti pris. Je ne participe pas depuis sept semaines à ces audiences et à ces discussions article par article en ayant des idées préconçues; franchement, je n'ai pas encore pris de décision quant à la manière dont je vais voter et je déciderai lorsque nous en aurons fini avec cette session et pas avant.

En second lieu, je veux dire à M. Grammetbauer que je déplore la façon dont il a présenté son exposé. Nous avons, dans ce pays, de très sérieux problèmes, des problèmes d'unité nationale. Nous avons d'importantes différences d'opinions dans diverses parties du pays et nous participons à une session où les possibilités de désunion sont grandes. J'ai pensé tout le temps que c'était le travail de ce Comité, l'une de ses tâches essentielles, d'essayer de réaliser l'unité, non la désunion, et j'en suis navré, monsieur, mais je crois que la substance de votre exposé a contribué à un sentiment de malaise et de désunion et je pense que vous auriez pu le formuler de bien meilleure façon que vous ne l'avez fait. Je ne pense pas qu'il soit de notre intérêt d'attaquer diverses parties du pays et de laisser l'impression que nous sommes en train de nous battre, une partie du pays contre une autre.

De toute façon, je vous remercie de votre présentation et j'espère que nous n'aurons pas d'autres exemples d'une partie du pays en attaquant une autre. Je pense, monsieur, que vous aviez un point de vue intéressant à faire valoir, mais je pense que vous auriez pu le présenter autrement.

Merci d'être venu.

Je demande maintenant aux représentants du B.C. Rail de venir à la table des témoins, en particulier M. Mackenzie C. Norris. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue au Comité.

[Texte]

introduce your colleagues and to make your opening statement, please.

Mr. M. C. Norris (President and Chief Executive Officer, British Columbia Railway): Mr. Chairman and hon. members, my name is Mac Norris. I am President and Chief Executive Officer of British Columbia Railway. I have with me Arnold Sturgeon, who is the Vice-President of Marketing and Sales, and Walter Young, who is the Manager of Marketing.

British Columbia Railway as Canada's third largest railway is pleased to have the opportunity to appear before the Standing Committee on Transport.

Incidentally, Mr. Chairman, I have summarized somewhat the brief, so I will be reading from a summary.

The Chairman: If you summarize your brief, Mr. Norris, we will append the full brief to this day's proceedings.

Mr. Norris: Yes.

The Chairman: Thank you.

Mr. Norris: Thank you.

So we welcome the opportunity to present our views to you, because B.C. Rail currently transports grain from the Peace River area and has a potential of moving large volumes of grain from northern B.C. and northern Alberta in conjunction with CN over the shortest route to Prince Rupert.

We appear before the committee for two reasons: first, because under the proposed legislation grain farmers in British Columbia do not receive equitable treatment in relation to grain farmers in Alberta, Saskatchewan and Manitoba; and second, because we believe an efficient railway grain transportation system exposed as fully as possible to commercial disciplines is in the best overall interests of all Canadians.

We believe passage of the act is of paramount importance to Canada as a whole, to the nation's railways and to producers and shippers of export grain. Resolution of the complex and diverse issues involved in the transportation of export grains is a necessity. The Western Grain Transportation Act would initiate what we consider an evolutionary process. However, we believe the legislation should be amended and our concerns are twofold.

First, the act gives no recognition to the role played by British Columbia Railway in supporting the agricultural industry of northeastern B.C. The northeast corner of the province has considerable potential for grain crops, and development of this potential will not proceed unless producers and shippers located on British Columbia Railway are assured equity of treatment with their counterparts located on CN or CP trackage. Equity of treatment means in particular freight compensation comparable to that on the national railways and access to Government of Canada grain hoppers on an equitable basis with other export grain shippers.

[Traduction]

Monsieur Norris, je vous demanderais de présenter vos collègues et de faire votre déclaration préliminaire.

M. M.C. Norris (président et directeur général, British Columbia Railway): Monsieur le président et honorables membres, je m'appelle Mac Norris. Je suis président et directeur général du *British Columbia Railway*. J'ai à mes côtés Arnold Sturgeon, vice-président du marketing et des ventes, et Walter Young, directeur du marketing.

Les représentants du *British Columbia Railway*, le troisième plus important réseau ferré du Canada, sont heureux de pouvoir se présenter devant le Comité permanent des transports.

A propos, monsieur le président, j'ai quelque peu résumé l'exposé, aussi lirai-je un résumé.

Le président: Si vous résumez votre exposé, monsieur Norris, nous joindrons l'exposé complet aux débats de ce jour.

M. Norris: Oui.

Le président: Merci.

M. Norris: Merci.

Ainsi, nous sommes heureux de pouvoir présenter nos points de vue parce que la *B.C. Rail* transporte actuellement des grains de la région de Peace River et a les potentialités pour transporter d'importantes quantités de grains du nord de la Colombie-Britannique et du nord de l'Alberta conjointement avec le CN par la route la plus courte vers Prince Rupert.

Nous nous présentons devant le Comité pour deux raisons: premièrement, parce que, en raison de la loi prévue, les producteurs de grains de la Colombie-Britannique ne sont pas traités de la même façon que ceux de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba; et, deuxièmement, parce que nous croyons qu'un système efficace de transport des grains par rail exposé aussi complètement que possible aux disciplines commerciales est partie intégrante des intérêts supérieurs de tous les Canadiens.

Nous croyons que l'adoption de la loi est d'une suprême importance pour le Canada en tant qu'entité, pour les chemins de fer nationaux et pour les producteurs et les expéditeurs de grains d'exportation. La résolution des problèmes complexes et divers inhérents au transport des grains d'exportation est une nécessité. La Loi sur le transport des grains de l'Ouest instaure ce que nous considérons comme un processus évolutionniste. Cependant, nous croyons que la loi devrait être amendée et nos préoccupations sont doubles.

En premier lieu, la loi ne reconnaît pas le rôle joué par le *British Columbia Railway* dans le soutien de l'industrie agricole du nord-est de la Colombie-Britannique. Le nord-est de la province possède des potentialités formidables de récoltes de grains et le développement de ces potentialités n'interviendra pas à moins que les producteurs et les expéditeurs qui se trouvent le long des lignes du *British Columbia Railway* soient assurés d'un traitement égal à celui de leurs homologues établis le long des voies du CN ou du CP. Egalité de traitement signifie en particulier des indemnités de transport comparables à celles des chemins de fer nationaux et accès aux

[Text]

Second, we believe government assistance should be paid to the producers rather than the railroads. In the short term this will correct the inequity regarding grain shippers located on B.C.R., but further, in the long run, we believe it is fundamentally unsound to continue transportation subsidies as a remedy to problems which are primarily matters of agricultural policy.

A little background on B.C. Rail: B.C. Rail is a commercial Crown corporation, wholly owned by the Government of British Columbia. The railway operates exclusively within provincial boundaries, with interline connections to all rail-served points in North America.

During the past 10 years the railway has undergone an extensive rebuilding and modernization program and is now regarded as one of the most modern and efficient rail carriers in North America. In the late 1970s management of the company underwent a complete reorganization. An independent board of directors was appointed, a senior professional railway manager became the company's first president and chief executive officer and five distinct divisions were formed, each under the control of a vice-president.

Despite public ownership the railway operates in a commercial and competitive environment and it does so in expectation of making a profit. Responsibility for the safe, reliable and profitable operation of the company is entirely in the hands of its executive management, and the government of the province no longer involves itself in day-to-day operation of the railway.

The railway is responsive to public needs for service where the provision of such service is economically sound. B.C. Rail encourages industrial development and has played a key role in establishing industrial parks along its trackage.

We are primarily an originating carrier—some 96% of the traffic handled by B.C. Rail originates on line; we receive only about 4% of our traffic—and we connect with the CN Rail at Prince George, North Vancouver and Dawson Creek, with secondary connections to CP Rail, Burlington Northern and the B.C. Hydro Railway at North Vancouver.

The railway today operates a fleet of 126 diesel-electric locomotives and a fleet of nearly 10,000 railcars, 6,870 of which have been acquired during the past 10 years.

• 2010

In summary, B.C. Rail is in excellent condition. The intense program of modernization during the past 10 years has earned it a reputation as a safe, reliable, and competitive operator in the resource shipping community.

[Translation]

wagons-trémies du gouvernement du Canada sur la même base que les autres expéditeurs de grains d'exportation.

En second lieu, nous croyons que l'aide financière du gouvernement ferait mieux d'être accordée aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer. A court terme, cela corrigerait l'inégalité concernant les expéditeurs de grains situés le long des lignes du B.C.R., mais, en outre, à long terme, nous croyons qu'il est fondamentalement peu judicieux de continuer à subventionner le transport en guise de remède à des problèmes qui sont, à l'origine, des problèmes de politique agricole.

Un petit historique du *B.C. Rail*: le *B.C. Rail* est une corporation commerciale de la Couronne, dont le gouvernement de la Colombie-Britannique a la pleine propriété. Le chemin de fer fonctionne exclusivement à l'intérieur des frontières provinciales, avec des liaisons inter-réseaux avec tous les points desservis par chemin de fer en Amérique du Nord.

Au cours des dix dernières années, le chemin de fer a entrepris un important programme de reconstruction et de modernisation et il est considéré à l'heure actuelle comme l'un des plus modernes et des plus efficaces transporteurs par rail en Amérique du Nord. À la fin des années 70, la direction de la compagnie a subi une complète réorganisation. Un conseil d'administration indépendant a été nommé, un cadre supérieur spécialisé du chemin de fer est devenu le premier président et directeur général de la compagnie et cinq divisions distinctes ont été créées, chacune sous la direction d'un vice-président.

Bien qu'il soit propriété publique, le chemin de fer fonctionne dans un milieu commercial et de concurrence et dans l'espoir de faire des bénéfices. La responsabilité d'une exploitation saine, sérieuse et rentable est entièrement entre les mains de sa direction et le gouvernement de la province ne s'occupe pas des opérations quotidiennes du chemin de fer.

Le chemin de fer se préoccupe des besoins du public en matière de services là où la fourniture d'un tel service est économiquement saine. Le *B.C. Rail* favorise le développement industriel et a joué un rôle clé en établissant des parcs industriels le long de ses voies.

Nous sommes essentiellement un transporteur... quelque 96 p. 100 du trafic manutentionné par le *B.C. Rail* proviennent de la ligne; nous recevons seulement environ 4 p. 100 de notre trafic... et nous sommes reliés au CN à Prince George, North Vancouver et Uawson Creek, avec des liaisons secondaires avec le CP, Burlington Northern et le *B.C. Hydro Railway* à North Vancouver.

Le chemin de fer exploite aujourd'hui une flotte de 126 locomotives diesels-électriques et d'environ 10,000 wagons, dont 6,890 ont été acquis au cours des dix années écoulées.

En résumé, le *B.C. Rail* se porte tout à fait bien. L'important programme de modernisation des dix dernières années lui a valu une réputation de compagnie efficace, digne de confiance et concurrentielle dans le milieu de l'expédition des ressources.

[Texte]

Now, a little bit about grain traffic and the northern extensions. B.C. Rail currently originates grain traffic at Buick, which is north of Fort St.John, Fort St. John, and Dawson Creek. Potential exists for agricultural development further north at Fort Nelson. Projected carloadings for 1983 are estimated to reach just over 3,000 carloads.

In terms of annual throughput, then, for loading points in western Canada, it should be noted that Dawson Creek and Fort St. John ranked second and eighth in 1980-1981. Further, in the four-year period from 1977 to 1981, the volume of grain through B.C. terminals increased approximately 84%. B.C. Rail provides a direct routing to Vancouver and Prince Rupert for grain producers in the entire Peace River region of B.C. and Alberta. The railway now handles grain traffic at Crow equivalent rates, based on the Crow rate applicable to points in northern Alberta.

Like CP Rail and CNR, B.C. Rail has been absorbing losses for grain export traffic. This has been necessary in order to maintain equity between grain producers served by B.C. Rail and those served by CN and CP.

A little perspective now on the Crow rate from our point of view. B.C. Rail supports the measures that would be put in place with the passage of the Western Grain Transportation Act. The maintenance of legislated freight rates which are non-compensatory has gone to too long and while change must take place gradually over a period of years a real start is needed to the process of change. It is imperative to maintain a proper relationship between the price of freight services provided and the costs of providing those services. The regulation of rates makes a normal commercial relationship impossible between Canadian railways and the grain industry which accounts for approximately one-fifth of the railway's total workload.

As for British Columbia Railway participation, given the background presented thus far, B.C. Rail submits to the committee the following points for your consideration:

1. B.C. Rail now plays a relatively small role in the overall grain handling system in western Canada. However, its operations are of vital importance to grain producers in the Peace River region, and will become increasingly important as new land is brought into production in that area.

2. B.C. Rail provides the most direct route between grain-growing areas in northern Alberta and ports at Prince Rupert and Vancouver—and this is particularly important. A new rate structure for export grain could encourage a more direct and efficient routing of grain from this region, and create significant growth in grain traffic.

3. Much of the future growth in grain exports will be handled through the Port of Prince Rupert. The importance of B.C. Rail in the grain transportation system will increase as Prince

[Traduction]

Parlons un peu à présent du trafic des grains et des prolongements vers le Nord, actuellement, le trafic des grains du B.C. Rail provient du Buick, qui se trouve au nord de Fort St. John à Fort St-John et Dawson Creek. Des potentialités de développement agricole existent plus au nord à Fort Nelson. Les chargements de wagons prévus pour 1983 sont estimés à un peu plus de 3,000.

Il serait bon de signaler que, parmi les lieux de chargements dans l'Ouest canadien, Dawson Creek et Fort St.John se classent respectivement second et huitième en 1980-1981. De plus, de 1977 à 1981 la quantité de grains qui est passée par les terminus de la C.-B. Rail a augmenté d'environ 84 p.100. Le B.C. Rail exploite une voie directe vers Vancouver et Prince Rupert pour les producteurs de grains de toute la région de Peace River en C.B. et en Alberta. Le chemin de fer manutentionne à l'heure actuelle le trafic des grains à des tarifs équivalents à celui du Nid-de-Corbeau, basé sur le tarif du Nid-de-Corbeau, basé sur le tarif du Nid-de-Corbeau applicable aux lieux du nord de l'Alberta.

Comme le CO et le CN, le B.C. Rail a absorbé une part des pertes dues au trafic des grains d'exportation. Cela était nécessaire afin de maintenir un équilibre entre les producteurs de grains desservis par le B.C. Rail et ceux desservis par le CN et le CP.

Disons maintenant quelques mots à propos du tarif du Nid-de-Corbeau. Le B.C. Rail soutient les mesures qui seraient mises en vigueur par l'adoption de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest. Le maintien de tarifs de transport légaux qui ne sont pas compensatoires a duré trop longtemps, et alors qu'un changement doit intervenir graduellement pendant un certain nombre d'années, un véritable élan doit être donné au processus de changement. Il est impératif de maintenir des rapports convenables entre le prix des services de transport fournis et les coûts de fourniture de ces services. La réglementation des tarifs rend impossible des relations commerciales normales entre les chemins de fer canadiens et l'industrie des grains qui représente environ un cinquième du trafic total des chemins de fer.

En ce qui concerne la participation du *British Columbia Railway*, étant donné l'historique qui vous a été présenté, le B.C. Rail soumet à la réflexion du Comité les points suivants:

1. Le B.C. Rail joue à l'heure actuelle un rôle relativement faible dans le système de manutention des grains de l'Ouest canadien. Toutefois, ses opérations sont d'une importance vitale pour les producteurs de grains dans la région de Peace River et deviendront de plus en plus importantes si de nouvelles terres sont mises en culture dans cette région.
2. Le B.C. Rail exploite la voir la plus directe entre les régions productrices de grains du nord de l'Alberta et les ports de Prince Rupert et Vancouver et ceci est particulièrement important. Une structure nouvelle de tarifs pour les grains d'exportation favoriserait un parcours des grains plus direct et plus efficace depuis cette région et provoquerait une importante augmentation du trafic des grains.
3. Le port de Prince Rupert prendra une part importante de la future augmentation des exportations de grains. L'importance du B.C. Rail dans le système de transport des grains augmen-

[Text]

Rupert receives an increasing share of grain exports moving through west coast ports.

4. B.C. Rail is an important factor in rail access to the Port of Vancouver, particularly terminals on the north shore. The BCR main line to North Vancouver has potential to offset capacity problems or constraints which may appear on CN and CP main lines to the port. In addition, it provides an important backup in the grain distribution system when CN and CP lines are affected by incidents such as closure of the Second Narrows Bridge or the Fraser Canyon. This was a very important factor when the CN bridge across Burrard Inlet was damaged by a Japanese freighter and was out of operation for four or five months. We handled enormous amounts of CN traffic down from Prince George to North Vancouver.

5. We support the principle that railways should be fully compensated for moving grain to export markets and believe this is essential in order to correct inefficiencies in grain transportation. We also believe that any government assistance, as I have said, should be paid to shippers rather than to the railroads.

6. If it is decided that the federal contribution is to be paid to railroads rather than shippers, then it will be imperative that B.C. Rail receive corresponding compensation for grain originating on its lines or passing over its lines. There is no basis on which to discriminate between grain originating on BCR and that originating on CN and CP.

7. Grain rates should be subject to negotiation between shippers and carriers, within guidelines to ensure that the railways are fairly compensated. Railways should be free to negotiate rates and conditions which provide incentives to improve the efficiency of the grain handling system.

8. With the concurrence of the Province of British Columbia as the regulator of B.C. Rail, the railway is prepared to consider adopting compensatory rates, or such rates as may be established to ensure fair treatment for shippers on CN, CP and BCR.

9. The Minister of Transport has indicated that the railways will be required to meet performance guarantees for grain traffic. While we are not aware of the nature or details of the guarantees being negotiated with CN and CP, we are prepared to negotiate performance guarantees with Transport Canada and expect that B.C. Rail would accept guarantees equivalent to those which might be accepted by CP and CN.

10. British Columbia Railway currently maintains a fleet of boxcars for grain transportation. In addition, we have been provided with access only to a limited number of covered hoppers owned by the Canadian Wheat Board. B.C. Rail will continue to require covered hopper cars in future, and it is essential that we have access to the total hopper-car fleet on an

[Translation]

terre dans la mesure où Prince Rupert reçoit une part croissante des exportations de grains passant par les ports de la côte ouest.

4. Le B.C. Rail est un facteur important de l'accès par rail au port de Vancouver, en particulier aux terminus du littoral nord. La ligne principale du BCR à North Vancouver a le potentiel pour compenser les problèmes ou les contraintes de quantités qui peuvent survenir sur les lignes principales du CN et du CP vers le port. De plus, il fournit un important soutien au système de distribution des grains lorsque les lignes du CN et du CP sont affectées par des incidents comme la fermeture du Second Narrows Bridge ou du Fraser Canyon. Cela a constitué un facteur important quand le pont du CN sur Burrard Inlet a été endommagé par un cargo japonais et est resté hors d'usage pendant quatre ou cinq mois. Nous avons manutentionné une part très importante du trafic du CN de Prince George à North Vancouver.

5. Nous soutenons le principe que les chemins de fer devraient être indemnisés pour transporter les grains vers les marchés d'exportation et nous croyons que cela est essentiel afin de corriger les insuffisances du transport des grains. Nous croyons aussi que toute aide financière du gouvernement doit, comme je l'ai dit, être accordée aux expéditeurs plutôt qu'aux chemins de fer.

6. S'il est décidé que la contribution fédérale sera donnée aux chemins de fer plutôt qu'aux expéditeurs, il sera alors impératif que le B.C. Rail reçoive une compensation correspondante pour les grains provenant de ses lignes ou passant par celles-ci. Il n'y a aucune raison de faire des discriminations entre des grains provenant du BCR et ceux provenant du CN et du CP.

7. Les tarifs des grains devraient faire l'objet de négociations entre expéditeurs et transporteurs, dans le cadre de lignes directrices, afin de s'assurer que les chemins de fer sont indemnisés d'une juste manière. Les chemins de fer devraient avoir la liberté de négocier des tarifs et des conditions qui fournissent des stimulants pour améliorer l'efficacité du système de manutention des grains.

8. Avec le concours de la province de la Colombie-Britannique en tant que régulateur du B.C. Rail, le chemin de fer est disposé à envisager l'adoption de tarifs compensatoires, ou que de tels taux puissent être établis afin d'assurer un juste traitement aux expéditeurs du CN, du CP et du BCR.

9. Le ministre des Transports a indiqué que les chemins de fer seront nécessaires aux garanties de bon rendement du trafic des grains. Alors que nous ne sommes pas au courant de la nature ou des détails des garanties négociées avec le CN et le CP, nous sommes prêts à négocier des garanties de bon rendement avec Transports Canada et nous espérons que le B.C. Rail acceptera des garanties équivalentes à celles qui pourraient être acceptées par le CP et le CN.

10. Le *British Columbia Railway* entretient actuellement une flotte de wagons couverts pour le transport des grains. En outre, il nous a été permis l'accès seulement à un nombre limité de wagons-trémies couverts de la Commission canadienne du blé. Le B.C. Rail continuera à l'avenir d'exiger des wagons-trémies couverts, et il est essentiel que nous ayons accès à toute la flotte de wagons-trémies sur une base équita-

[Texte]

equitable basis or, alternatively, be fully compensated for the cost of owning and maintaining grain cars.

In summary, B.C. Rail is supportive of Bill C-155, the proposed Western Grain Transportation Act. However, we believe there has been a serious omission by the federal government in failing to recognize the importance of the British Columbia Railway system to grain transportation in the Peace River and northern areas of B.C. and Alberta, both now and in the future. The federal government has overlooked the significance of the provincial railway for access to existing ports as well as the new grain terminal at Prince Rupert.

We have a couple of recommendations. B.C. Rail has noted with interest the provisions of the bill which allow the minister to enter into agreements with the owners or lessees of railway cars, subject to any agreed terms and conditions. The British Columbia Railway strongly recommends to this committee an amendment to the bill which would, in similar fashion, allow the minister to enter into agreements with other railways respecting the transportation of grain as contemplated by the proposed act.

B.C. Rail recommends the payment of subsidies directly to producers. This ensures fairness of treatment to all grain producers regardless of geographic location and allows commercial disciplines to apply. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Norris. I now call on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Norris, your brief indicates that projected car-loadings for 1983 are estimated to reach in excess of 3,000 carloads. What would that represent in tonnes of grain? Roughly 250,000? Would that be fair? About 300,000?

Mr. Norris: Close. About 65 tonnes per car, yes; in the cars we are handling.

Mr. Mazankowski: What do you receive on a per tonne mile or per tonne, in terms of revenue for moving that grain at the present time?

Mr. Norris: I will ask Mr. Sturgeon to answer that.

Mr. Mazankowski: Per tonne-mile would be more . . . we know the Crow is 0.5 cent a tonne-mile. Is that essentially what you receive?

Mr. Arnold Sturgeon (Vice-President, British Columbia Railway): It is similar to the rates applicable on the national lines.

Mr. Mazankowski: I take it that the rate is not compensatory. Or is it? If so, can you give us some idea of the extent to which it is non-compensatory? Could you give us some idea? Or if it is compensatory, could you give the committee . . .

Mr. Norris: We lose about \$2.5 million a year.

The Chairman: I am sorry, would you repeat that, please, Mr. Norris?

[Traduction]

ble ou, sinon, que nous soyons entièrement indemnisés pour le coût de propriété et d'entretien des wagons de grains.

En résumé, le B.C. Rail soutient le bill C-155, le projet de loi sur le transport des grains de l'Ouest. Cependant, nous pensons que le gouvernement fédéral a commis un oubli grave en ne reconnaissant pas l'importance du système du *British Columbia Railway* relativement au transport des grains dans les régions de Peace River et du nord de la C.-B. et de l'Alberta, et à l'heure actuelle et dans l'avenir. Le gouvernement fédéral a négligé l'importance du chemin de fer provincial pour l'accès aux ports existants aussi bien qu'au nouveau terminus de grains de Prince Rupert.

Nous formulerons quelques recommandations. Le B.C. Rail a noté avec intérêt les dispositions du bill qui permettent au ministre de passer des accords avec les propriétaires ou les locataires de wagons, sous réserve de toute modalité arrêtée. Le *British Columbia Railway* recommande fortement à ce comité un amendement au bill qui permettrait, de semblable façon, au ministre de passer des accords avec d'autres chemins de fer quant au transport des grains tel que l'envisage le projet de loi.

Le B.C. Rail recommande le paiement de subventions directement aux producteurs. Cela assure un traitement équitable à tous les producteurs de grains indépendamment de la situation géographique et permet aux disciplines commerciales de s'appliquer. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Norris. Je passe la parole à M. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. M. Norris, votre exposé indique que les chargements de wagons prévus pour 1983 sont estimés à un peu plus de 3,000. Qu'est-ce que cela représente en tonnes de grains? À peu près 250,000 tonnes? Serait-ce exact? Environ 300,000?

Mr. Norris: À peu près. Environ 65 tonnes par wagon, oui, dans les wagons que nous manutentionnons.

Mr. Mazankowski: Que recevez-vous par tonne-mille ou par tonne sur le plan du revenu pour transporter ces grains à l'heure actuelle?

Mr. Norris: Je demanderai à M. Sturgeon de répondre à cela.

Mr. Mazankowski: Par tonne-mille ce serait plus . . . Nous savons que le tarif du Nid-de-Corbeau est de 0.5c. par tonne-mille. Est-ce là ce que vous recevez?

Mr. Arnold Sturgeon (Vice-président, British Columbia Railway): C'est identique aux tarifs applicables sur les lignes nationales.

Mr. Mazankowski: Je considère que le tarif n'est pas compensatoire. Ou l'est-il? Si oui, pouvez-vous nous donner une idée de jusqu'à quel point il n'est pas compensatoire? Pourriez-vous nous en donner une idée? Ou s'il est compensatoire, pourriez-vous dire au comité . . .

Mr. Norris: Nous avons perdu environ 2.5 millions de dollars par an.

Le président: Excusez-moi, voudriez-vous répéter cela, s'il vous plaît, monsieur Norris?

[Text]

Mr. Norris: We lose about \$2.5 million a year on grain transportation.

Mr. Mazankowski: What would that translate into in terms of cents per tonne mile, say, to break even?

Mr. Sturgeon: Maybe I could answer.

The Chairman: Fine. Mr. Sturgeon.

Mr. Sturgeon: In the matter of a carload, we lose about \$1,150 a car on a 60-tonne-car movement from Dawson Creek to North Vancouver, which is 720 miles.

• 2020

Mr. Mazankowski: So the rate is non-compensatory.

In terms of your inclusion into being a beneficiary under the provisions of this bill, what dollars would we be looking at on the basis of your current movements? Are we looking at \$2.5 million or . . .

Mr. Norris: Yes, \$2.5 million.

Mr. Mazankowski: Does \$2.5 million represent your losses, or does it represent your losses plus a margin of profit?

Mr. Norris: That would take us to a break-even. There is no profit in there.

Mr. Mazankowski: So you would be willing to be included for \$2.5 million, which would simply recover your losses. Is that right?

Mr. Norris: We would wish to have the same treatment as CN and CP.

Mr. Mazankowski: Well, CN and CP are going to receive a contribution to capital of anywhere . . . well, it was calculated by the minister at 20.5% and it was recalculated by the CTC at 18% plus and a 20% contribution to constant costs. Would you be looking at the same kind of regime as that, or do you think because you are such an efficient and well-run operation that you could do a little better than that?

Mr. Norris: I guess the only way I can answer that, Mr. Chairman, is that CN and CP are obviously the big ones and it will be settled with them. We are relatively minor and we would expect equal treatment.

Mr. Mazankowski: And equal treatment, as far as you are concerned, would equal how much money? You said \$2.5 million would cover your costs. What would you need to cover a portion of your return on investment and your contribution to constant costs? Can you give us a rough idea of that?

The Chairman: Mr. Norris. If you wish to call on one of your colleagues, you are welcome to do it.

Mr. Norris: I realize that, but I would like to just confer with our numbers man here for a minute.

The Chairman: Okay. Fine.

[Translation]

M. Norris: Nous avons perdu environ 2.5 millions de dollars par an avec le transport des grains.

M. Mazankowski: Qu'est-ce que cela donnerait en cents par tonne-mille comme seuil de rentabilité?

M. Sturgeon: Je pourrais peut-être répondre.

Le président: Bien, monsieur Sturgeon, à vous.

M. Sturgeon: En ce qui concerne les wagons, nous avons perdu environ \$1,150 par wagon de 60 tonnes qui va de Dawson Creek à North Vancouver, soit une distance de 720 milles.

Mr. Mazankowski: Alors, le tarif n'est pas compensatoire.

En ce qui concerne votre inclusion en tant que bénéficiaire en vertu des dispositions de ce projet de loi, de quel montant parlons-nous en se basant sur vos mouvements actuels? Parlons-nous de 2,5 millions de dollars ou . . .

M. Norris: Oui, 2,5 millions de dollars.

M. Mazankowski: Est-ce que 2,5 millions de dollars représente vos pertes ou vos pertes plus une marge de profits?

M. Norris: Cela représenterait le seuil de rentabilité. Il n'y aurait pas de profit.

M. Mazankowski: Vous seriez donc d'accord pour recevoir 2,5 millions de dollars ce qui ne couvrirait que vos pertes. Est-ce exact?

M. Norris: Nous aimerais être traités comme le CN et le CP.

M. Mazankowski: Le CN et le CP vont recevoir une contribution de capitaux se situant entre—voyons, le ministre l'a calculé à 20,5 p. 100 et le CTC l'a recalculé à 18 p. 100 plus une contribution de 20 p. 100 aux coûts constants. Est-ce que cela vous conviendrait ou croyez-vous parce que votre exploitation est si efficace et bien gérée que vous pourriez obtenir un peu plus que cela?

M. Norris: Je crois que tout ce que je puis vous répondre, monsieur le président est que le CN et le CP sont évidemment les grosses compagnies et que l'affaire sera réglée avec eux. Notre société est relativement petite et nous aimerais être traités de la même façon.

M. Mazankowski: En ce qui vous concerne, à quel montant équivaudrait un traitement égal? Vous avez dit que 2,5 millions de dollars couvrirait vos coûts. De quelle somme auriez-vous besoin pour couvrir une partie de votre revenu provenant de l'investissement et votre contribution aux coûts constants? Pouvez-vous nous donner une approximation?

Le président: Monsieur Norris, si vous le désirez, vous pouvez faire appel à un de vos collègues.

M. Norris: Oui, je sais, mais j'aimerais simplement consulter notre comptable ici pour un instant.

Le président: D'accord.

[Texte]

Mr. Norris: To get to the equitable treatment between ourselves and CN and CP we would need a couple hundred dollars more per car.

Mr. Mazankowski: Which would translate into how much money?

Mr. Norris: \$200 times 3,000.

Mr. Mazankowski: That is \$600,000... So you are talking about \$3 million then?

Mr. Norris: Approximately. A little more.

I should point out, Mr. Chairman, that one of the things that may not be evident from the remarks I have made is that while we handle a small number of cars we do not encourage the traffic to come over our line now via the short route because we are losing money on it. Because commercial disciplines do apply on this railway, we discourage the grain from Dawson Creek coming over our line. It goes, really, over the CN on the long haul route and the CN absorbs the losses. So we would actually move more cars, and while we are talking about what we project for next year as being 3,000 cars it would be somewhat more if we were getting a compensatory rate. We would no longer discourage them. We would absorb switching charges and that sort of thing over Dawson Creek and take it our route. In future it could amount to considerably more money than the \$3 million we are talking about because there is a large potential in northern Alberta and northern B.C. that could be going the short route to Rupert, be bridged by us from CN, bridged by us to Prince George and then back to the CN.

Mr. Mazankowski: When you talk of that potential, what are you talking about? We are talking here about 300,000 tonnes. With the full potential being achieved, what would you be talking about?

Mr. Norris: Again, that is difficult to answer precisely without giving you a bit of a story.

I have spoken to the CN about this. In principle, certainly their local people in Edmonton agree with us that ultimately the grain should move the short route. You can appreciate, though, that there might be a tendency on the part of a railway like CN if they were getting compensatory rate to long haul it. But if we are ever going to be efficient in the transportation system we should take it the most direct route, and in principle the CN agrees with that.

There is acreage in northern Alberta and northern B.C. equivalent to the acreage totally under cultivation in the Province of Manitoba so there is a large potential.

Mr. Mazankowski: Could I ask you something about the way in which you add your contribution to constant costs? How do you arrive at a level of constant costs in your forms of traffic?

Mr. Norris: Just a moment, please.

[Traduction]

M. Norris: Pour obtenir un traitement équitable comparativement au CN et au CP, nous aurions besoin de quelques centaines de dollars de plus par wagon.

M. Mazankowski: Ce qui représenterait ...

M. Norris: Deux cents dollars multiplié par 3,000.

M. Mazankowski: C'est-à-dire \$600,000... Nous parlons donc d'environ 3 millions de dollars?

M. Norris: Environ. Un peu plus.

Je voudrais préciser, monsieur le président, qu'un des points qui n'est peut-être pas évident à partir de mes commentaires est que bien que nous disposions d'un faible nombre de wagons, nous n'encourageons pas l'utilisation de notre voie ferrée par le trajet court parce que nous y perdons de l'argent. En raison de règlements commerciaux s'appliquant à ce chemin de fer, nous n'encourageons pas le transport des céréales en provenance de Dawson Creek sur notre chemin. Il parcourt, en fait, la longue distance sur la voie du CN qui amortie les pertes. Nous pourrions alors prendre plus de wagons et bien que nous prévoyions 3,000 wagons pour l'an prochain, ce nombre pourrait être plus élevé si nous obtenions un tarif compensatoire. Nous ne les détournions plus. Nous amortirions les coûts d'aiguillage et ce genre de manœuvres vers Dawson Creek et nous pourrions l'incorporer à notre itinéraire. À l'avenir, cela pourrait représenter beaucoup plus que les 3 millions de dollars dont nous parlons parce qu'il y a un grand potentiel au nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique qui pourrait faire le trajet court menant à Rupert que nous relirions du CN en passant sur notre voie jusqu'à Prince George pour retourner sur la voie du CN.

M. Mazankowski: Lorsque vous parlez de ce potentiel, de quoi parlez-vous? Nous parlons ici de 300,000 tonnes. En atteignant le plein potentiel, quel serait le montant?

M. Norris: Il est encore ici difficile de répondre précisément sans vous raconter une partie de l'histoire.

J'ai parlé de ceci au CN. En principe, certains de leurs employés d'Edmonton sont d'accord avec nous que les céréales devraient être transportées par le trajet court. On peut comprendre qu'il y ait une tendance de la part d'une société ferroviaire telle le CN, s'ils obtenaient un taux compensatoire, de passer par le chemin plus long. Mais si nous voulons un système de transport efficace, nous devrions favoriser le chemin direct et en principe le CN est d'accord avec cette affirmation.

Il y a au nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique une superficie équivalente à la superficie totale cultivée au Manitoba; c'est donc un potentiel important.

M. Mazankowski: Pourrais-je vous demander comment vous ajoutez votre contribution aux coûts constants? Comment arrivez-vous à un niveau de coûts constants dans votre type de transport?

M. Norris: Un moment, je vous prie.

[Text]

Mr. Mazankowski: Is there a rule of thumb that you apply? Is there a formula, or is it a discretionary figure that you pick out of the air on the basis of the extent which the traffic will bear?

Mr. Norris: I will let Walter respond to that after I have made a statement. We do not discuss specifics in that area publicly for obvious reasons . . .

Mr. Mazankowski: You are all part of the same club.

Mr. Norris: We are businessmen. I do not mean that facetiously. I am serious when I talk about that. We appeared before a royal commission. They wanted to look at our costs, and it was done in camera, and for very good reasons.

The Chairman: Mr. Young.

Mr. R.W. Young (Manager, Marketing, British Columbia Railway): I am not sure I should thank you for this opportunity.

I would just like to say that we do follow some of the disciplines in railroad costing that are familiar to . . .

Mr. Mazankowski: Speaking about railroad accounting, we had . . .

The Chairman: If I may suggest . . .

Mr. R.W. Young: I am talking about costing, not accounting.

Mr. Mazankowski: Well, railroad costing. We had a wheat producer who calculated he lost \$5.42 for every bushel of grain he produced, but I think he was using railroad accounting.

The Chairman: If we are talking about railroad costing, I am not even sure we should bother getting into it.

Are you, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Well, I am very interested in his response.

The Chairman: Mr. Young, let us hear your answer.

Mr. R.W. Young: I could probably formulate a short answer, if you like. We follow a similar sort of system to the national roads and in fact the roads in the United States in attempting to analyse our costs on commodity lines based on the services we provide. We look at individual commodities. We look at the competition we face either from other railways or from trucklines. We look at competition that takes place in the marketplace. For example, in the development of coal mines the ability of the mines to negotiate price is part of the ceiling that exists on what they can afford to pay and there is a process of negotiation with individual shippers. There is an element of ability to pay in setting rates. There is also a floor below which you really cannot go and continue to survive in the long run.

[Translation]

M. Mazankowski: Y allez-vous à peu près? Y a-t-il une formule ou est-ce un chiffre librement choisi en vous basant sur ce que le transport va supporter?

M. Norris: Je vais laisser Walter répondre à votre question quand j'aurai apporté un commentaire. Nous ne discutons pas de ces questions précises publique pour des raisons évidentes . . .

M. Mazankowski: Vous faites tous partie du même club.

M. Norris: Nous sommes des hommes d'affaires. Je ne dis pas cela facetieusement. Je suis très sérieux. Nous nous sommes présentés devant une commission royale. On a demandé à voir nos coûts et cela s'est fait à huis clos et pour de très bonnes raisons.

Le président: Monsieur Young.

M. R. W. Young (directeur de la mise en marché, British Columbia Railway): Je ne suis pas certain si je dois vous remercier pour cette chance.

Je voudrais simplement dire que nous suivons certaines des méthodes d'attribution des coûts d'exploitation ferroviaire familières à . . .

M. Mazankowski: En parlant de comptabilité ferroviaire, nous avons . . .

Le président: Messieurs, je vous en prie.

M. R. W. Young: Je parle d'attribution de coûts et non de comptabilité.

M. Mazankowski: Bon, l'attribution des coûts d'exploitation ferroviaire. Nous avons eu un producteur de blé qui calculait avoir perdu \$5,42 par boisseau de blé qu'il produisait mais je crois qu'il utilisait la comptabilité ferroviaire.

Le président: Si nous parlons, d'attribution de coûts, je ne suis pas certain qu'il vaille la peine d'en parler.

Et vous monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Je serais intéressé d'entendre sa réponse.

Le président: Monsieur Young, donnez-nous votre réponse.

M. R. W. Young: Je pourrais probablement vous répondre brièvement, si vous préférez. Nous utilisons un système semblable à celui des sociétés ferroviaires nationales et des sociétés américaines en essayant d'analyser les coûts de nos voies de transport de marchandises en se basant sur les services que nous fournissons. Nous considérons chaque marchandise. Nous évaluons la concurrence que nous avons des autres sociétés ferroviaires ou des compagnies de transport par camion. Nous évaluons la concurrence du marché. Par exemple, dans le cas des mines de charbon, la possibilité que les mines ont de négocier le prix fait partie du prix plafond qui existe quant au montant qu'ils peuvent se permettre de payer et il y a un processus de négociation avec chaque expéditeur. Il faut également considérer la capacité de payer lorsque l'on établit des taux. Il existe aussi un prix plancher en-dessous duquel il est impossible de négocier et survivre à long terme.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Could you identify a percentage figure, or is that too general?

Mr. R.W. Young: Let me give you an example of something that has happened in the United States under the Staggers Act. You are probably familiar with the term "long run variable costing". In the United States under the Staggers Act the ICC has determined that if you are earning 160 % of your long run variable costs then your rates are reasonably commercially compensatory. So, if you wanted to use a bench-mark, if all commodities were earning 160% of your long run variable costs you would be able to sustain your company over a long period of time.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: That is being somewhat unrealistic though, is it not?

Mr. R.W. Young: I think in the case of some commodities it may very well be.

The Chairman: Thank you, Mr. Young.

It was probably well named "the Staggers Act".

Mr. Masters.

Mr. Masters: Thank you, Mr. Chairman.

I have been looking forward to meeting the group from B.C. Rail because we have heard a great deal about your railroad today and you will be pleased to know that it was all very complimentary. I have been reminded about the importance personally of B.C. Rail and how it fits into the rail transportation system even though it is only in one province.

I noted that you have actually calculated the losses that you suffer from carrying grain. It was \$2.5 million, was it?

Mr. Norris: That is correct.

Mr. Masters: Does B.C. Rail offer what amounts to the equivalent of the Crow rate at all the points capable of receiving grain? Is that a common denominator in the system?

• 2030

Mr. Norris: I will ask Mr. Sturgeon to answer that, because it is a bit complicated.

The Chairman: Mr. Sturgeon.

Mr. Sturgeon: The B.C. Railway provides rates from the producing points in the Peace River on the same basis as apply from Dawson Creek, via Canadian National Railway. In other words, out of Dawson Creek, the Canadian National Railway to the coast here is 26¢. B.C. Rail also charges 26¢.

We have a number of points that we move grain from. We have a place called Buick, which is 27¢. Fort St. John is also 26¢. That is the prime area that we move the export grain product. There is some production at Port Nelson, which we have not agreed to provide the Crow rate equivalent, at the moment, until this situation is more or less resolved. They

[Traduction]

M. Mazankowski: Pourriez-vous donner un pourcentage ou est-ce trop général?

M. R. W. Young: Laissez-moi vous donner un exemple de ce qui est arrivé aux États-Unis sous le Staggers Act. Vous êtes sans doute familier avec le terme «méthodes des coûts variables à long terme». Aux États-Unis, en vertu du «Staggers Act», le ICC a déterminé que si vous gagnez 160 p. 100 de vos coûts variables à long terme, vos taux sont raisonnablement compensatoires sur le plan commercial. Donc, si vous voulez utiliser un point de repère, si toutes les marchandises rapportaient 160 p. 100 de vos coûts variables à long terme, vous pourriez supporter votre compagnie longtemps.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: N'est-ce pas un peu irréaliste.

M. R.W. Young: Je pense que dans le cas de certaines marchandises, ce pourrait bien l'être.

Le président: Merci, monsieur Young.

Le Staggers Act porte sans doute bien son nom.

Monsieur Masters.

M. Masters: Merci, monsieur le président.

J'avais hâte de rencontrer le groupe de B.-C. Rail parce que nous avons beaucoup entendu parler de votre société aujourd'hui et vous serez heureux d'apprendre que les commentaires étaient tous élogieux. On m'a souligné l'importance de B.C. Rail et la façon qu'il est intégré au système de transport ferroviaire même s'il n'est exploité que dans une seule province.

J'ai remarqué que vous avez calculé les pertes que vous accusez à transporter des céréales, la perte s'élèverait à 2,5 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Norris: C'est exact.

M. Masters: B. C. Rail précise-t-il les sommes équivalentes au tarif du Nid-de-Corbeau à tous les points pouvant recevoir des céréales? Est-ce un dénominateur commun pour le système?

M. Norris: Je demanderai à M. Sturgeon de répondre à cela, parce que c'est un peu compliqué.

Le président: Monsieur Sturgeon.

M. Sturgeon: La B.C. Railway offre des tarifs des points de production de Peace River sur la même base que ceux qui s'appliquent à Dawson Creek, via la Compagnie de chemin de fer du Canadien National. En d'autres mots, de Dawson Creek, le Canadien National jusqu'à la côte est de 26c. B.C. Rail charge aussi 26c.

Nous avons de nombreux points d'origine pour le mouvement du grain. Nous avons un endroit appelé Buick, qui est de 27c. Fort St. John est également 26c. C'est là la principale région pour laquelle nous transportons du grain pour l'exportation. Il y a une certaine production à Port Nelson pour laquelle nous n'avons pas accepté l'équivalent du tarif du Nid-de-

[Text]

produce a very small amount and they do not move it at the rates that we have quoted.

Mr. Masters: So you are essentially charging the equivalent of the Crow rate where there is a similar collecting point or that possibility. Where you are almost at head-to-head competition.

Mr. Sturgeon: Maybe I can explain something. When B.C. Rail built its railway line into the Peace River country, in 1958, B.C. Rail published identical rates out of Dawson Creek that were in effect via, at that time, the Northern Alberta Railway. We have held that basis of rates from that time through until today. We have not changed those levels of rates, which is the Crow equivalent.

Mr. Masters: Now, you are of course under no constraint other than, I guess, the constraint of competition, to charge that rate. You are under no obligation to charge that rate. So it is curious, because you have been doing it for some time, that you would stay with that rate even though it is costing you a great deal, annually, in losses.

The Chairman: Mr. Norris.

Mr. Norris: It is a matter of ensuring the farmers are treated equitably in that area.

Mr. Masters: I think that is most admirable. However, you have mentioned that you are running a business. It seems that, for instance, you built a rail—as I understand it—to Dawson Creek in the fifties. I am wondering if at that time, when you built the railway, if (a) you anticipated that you would be suffering a loss on grain shipment, and (b), because my memory does not go back that far, did you make representation or have expectations of getting into the same compensatory position as the national railroads?

The Chairman: Mr. Norris.

• 2035

Mr. Norris: Well, I cannot speak for the management of that time. I was not here. I came to the railway in 1970, and I cannot speak for the political decision at the time that construction was undertaken.

I can only say that since I have been here, we have attempted to get grain cars; we have had assistance from MPs in that area and provincial assistance to get hopper cars on an equivalent basis. We have not managed to do that yet. We get Canadian Wheat Board cars, I guess. We do not get access to others. It was only after a considerable effort and debate in the House, I think, in the House of Commons —you are probably familiar with it—that we managed to get a limited number of hopper cars on the same basis as CN and CP are getting them.

We do not get any of these subsidies that CN or CP get in regard to branch-line rehabilitation and so on, and construction of those cars and access to those cars. So we have as a

[Translation]

Corbeau, pour le moment, jusqu'à ce que cette situation soit plus ou moins résolue. Ils produisent une quantité très faible qu'ils n'expédient pas aux tarifs que nous avons mentionnés.

M. Masters: En fait, vous chargez donc l'équivalent du tarif du Nid-de-Corbeau où il y a un point de cueillette similaire ou cette possibilité. Là où la compétition est presque nez-à-nez.

M. Sturgeon: Je pourrais peut-être expliquer quelque chose. En 1958, lorsque la B.C. Rail a bâti sa voie de chemin de fer dans la région de Peace River, la B.C. Rail a publié des tarifs identiques à ceux de Dawson Creek qui étaient en vigueur sur la Northern Alberta Railway de l'époque. Nous avons conservé cette même base pour nos tarifs depuis. Nous n'avons pas changé ces niveaux de tarifs, qui sont l'équivalent du Nid-de-Corbeau.

M. Masters: Et, bien entendu, rien ne vous force, je suppose, sinon la compétition, à charger ce tarif. Rien ne vous oblige à charger ce tarif. Il est étrange, parce que vous avez fait cela pendant un certain temps' que vous conserviez ce tarif même si cela vous cause de grandes pertes chaque année.

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: C'est question d'assurer que les agriculteurs sont traités équitablement dans cette région.

M. Masters: Je crois que cela est admirable. Toutefois, vous avez dit que vous gérez une entreprise. Il semble que, par exemple, vous ayez bâti une voie ferrée—si je comprends bien—jusqu'à Uawson Creek, dans les années cinquante. Je me demande si à cette époque, lorsque vous avez bâti la voie ferrée, a) si vous aviez prévu faire des pertes sur l'expédition du grain et b) parce que ma mémoire ne remonte pas si loin en arrière, aviez-vous fait des démarches ou espériez-vous obtenir le même statut compensatoire que les compagnies nationales de chemins de fer?

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: Je ne peux pas parler au nom de la direction de cette époque. Je n'étais pas là. Je suis arrivé au chemin de fer en 1970 et je ne peux pas parler pour la décision politique prise à l'époque où cette construction a commencé.

Je peux seulement dire que, depuis que je suis là, nous avons essayé d'obtenir des wagons de grains; nous avons reçu l'aide des députés de cette région et de la province pour obtenir des wagons-trémies sur une base équivalente. Nous n'y avons pas encore réussi. Nous pouvons avoir des wagons de la Commission canadienne du blé. Nous n'avons pas accès aux autres. Ce fut seulement après un effort et un débat importants à la Chambre, je crois, à la Chambre des communes, vous en avez probablement l'habitude, que nous avons réussi à obtenir un nombre limité de wagons-trémies sur la même base que le CN et le CP en obtiennent.

Nous n'obtenons aucune de ces subventions que le CN et le CP obtiennent relativement à la réhabilitation des lignes d'embranchement et ainsi de suite, à la construction de ces

[Texte]

matter of policy, whenever we can, made ourselves heard. And of course, we appreciate this opportunity very much.

Now, I think I would like to emphasize one thing. Your question is well stated and I can understand why you are curious about it, but I think you should not overlook what we have said about the importance of this railway to an efficient transportation system in the future. When Mr. Sturgeon talked about grain in Fort Nelson, that they are not shipping grain—well, they are not even going ahead with their farming up there because we would not quote them other than a compensatory rate out of there. We simply said to them—even though they argued with us and said, look, and tried to put lots of pressure on us through the government—that, look, there are hardly any cars that will move. You are not going to increase your losses much. But we are not going to establish another point that may grow at our expense and become a huge loss to the railway, in relation to what we are doing now.

So we are actually, because of the current policies in effect, stopping growth in the north through our policy of not giving them—we quoted them a compensatory rate and drove them right off their chair. There was lots of heat over it, but we stood by our guns and said, no, we are not going to do it.

So I think that shows some determination on our part, that we do not intend to extend the damage that has been done in the past here—if I can phrase it that way, without any criticism of what has gone on in the past.

The Chairman: Final question, Mr. Masters.

Mr. Masters: I will make it brief, Mr. Chairman.

I am wondering if you have had any opportunity to calculate whether or not—how much further ahead you would be with the increase in rates? Because you have been in lockstep with Crow rates, and of course if the Crow rates go up you would automatically be in a position to at least charge more for that service, even if you were not part of the compensatory plan.

The Chairman: Mr. Norris.

Mr. Norris: Well, that would be off in the future. Meanwhile, we are suffering; meanwhile, the grain is not moving in the most efficient route. If we are not going to be recognized and get the Crow rate, then our reaction to that is that we would discourage, wherever we could, the traffic of grain over our line.

The Chairman: Thank you, Mr. Masters.

Mr. McCuish. Five minutes please, Mr. McCuish.

Mr. McCuish: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Norris, I am glad to see that you are being recognized and that your fame and reputation have preceded you here. Charlie Mayer made the point that you are known to be very

[Traduction]

wagons et à leur accès. Ainsi, notre politique est de nous faire entendre chaque fois que nous le pouvons. Et, bien sûr, nous apprécions beaucoup cette occasion.

Je voudrais maintenant insister sur un point. Votre question est bien formulée et je crois savoir pourquoi vous vous intéressez à ce sujet, mais je pense que vous ne devriez pas oublier ce que nous avons dit à propos de l'importance de ce chemin de fer pour un système efficace de transport dans l'avenir. Quand M. Sturgeon parlait des grains à Fort Nelson, c'est pour dire que les gens n'expédiaient pas de grains, ils ne vont même pas de l'avant dans leurs cultures parce que nous ne leur appliquons pas autre chose qu'un tarif compensatoire. Nous leur avons simplement dit, quand bien même ils discutaient avec nous et disaient, voyez, et ils essayaient de faire pression sur nous par l'intermédiaire du gouvernement, que, voyez, il n'y a guère que quelques wagons qui partiront. Vous n'allez pas accroître beaucoup vos pertes. Mais nous n'allons pas établir un autre point d'expédition qui peut se développer à nos frais et constituer une énorme perte pour le chemin de fer, relativement à ce que nous faisons maintenant.

Ainsi, en raison des politiques en vigueur, nous stoppons actuellement la croissance dans le nord au moyen de notre politique consistant à ne pas leur donner, nous leur appliquons un tarif compensatoire et nous leur retirons toute chance. Il y avait beaucoup de tension dans tout cela mais nous étions sur nos gardes et nous avons dit, non, nous n'allons pas le faire.

Ainsi, je pense que cela montre notre détermination, que nous n'entendons pas étendre les dommages qui ont été faits dans le passé, si je peux dire cela de cette façon, sans la moindre critique de ce qui est arrivé dans le passé.

Le président: Une dernière question, Monsieur Masters.

M. Masters: Je serai bref, monsieur le président.

Je me demande si vous avez eu l'occasion de calculer si oui ou non, combien plus avant seriez-vous avec l'augmentation des tarifs? Parce que vous avez été bloqués avec les tarifs du Nid-de-Corbeau et si, bien sûr, ces tarifs augmentent, vous seriez automatiquement en mesure de faire payer davantage pour ce service, même si vous n'étiez pas partie prenante du plan compensatoire.

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: Bien, à l'avenir cela n'existerait plus. En attendant, nous en souffrons, en attendant, les grains ne sont pas transportés par la voie la plus rentable. Si nous ne sommes pas reconnus et gardons le tarif du Nid-de-Corbeau, alors notre réaction sera de ne pas favoriser, partout où nous le pourrons, le trafic des grains sur notre ligne.

Le président: Merci, M. Masters.

M. McCuish c'est à vous. Pas plus de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. McCuish: Merci, M. le président.

Monsieur Norris, je suis heureux de voir que vous êtes reconnu et que votre renommée et votre réputation vous ont précédées ici. Charlie Mayer a déclaré que vous ressembliez

[Text]

much like Manitoba wheat: you are hard and you are practical.

I wonder, sir, has there been any dialogue or negotiations with you and the CNR, or with you and Transport Canada, regarding the role of the BCR in Canada to have you recognized under the Railway Act?

Mr. Norris: You are asking us—we would not want to come under the regulations of the CTC. I say that as a matter of policy.

The railway has been used as a developmental tool in the province. Now, one of the objections that railway management has as to what has happened in the past is that the financial health of the railway was not protected. That is changing. There has been a recognition by the province that the railway should not be subsidizing the province. If there is a need to develop an area of the province, then the railway should be subsidized, providing we are efficient and run and managed well. We should be subsidized, rather than the other way around.

In the past, on the development lines, we have had to borrow the money, build the line, bear the debt and bear the losses on the developmental line, with no recognition. The other railways, while they might have done that, receive enormous grants . . . particularly Canadian Pacific—which you are all aware of. Well, we have not had that.

So we do not believe there is any need for us to come under the CTC. Our recommendations at the end of my summary, here, would get around that necessity. If you amended the Act so that the minister could deal with other railways, as he can deal with lessees on cars and so on, then that would get around it. Or if you paid the subsidy directly to a producer, then it has got nothing to do with us and we would not have to come under the Act.

So I do not think that that is really a problem. I think that it can be avoided quite nicely and serve all our needs, and still allow B.C. Railway to be part of a very efficient transportation system. I honestly believe it will be required in the future.

The Chairman: Mr. Flis, a supplementary.

Mr. Flis: If I could slip in a supplementary here. It is my understanding that because BCR is not a federally regulated rail system, you get into the whole problem of jurisdiction.

Mr. Norris: I am not sure I understand.

Mr. Flis: I wonder if you could clarify, for the committee, how can you have a federal act imposing something or affecting something that is totally provincial and totally out of the federal jurisdiction?

Mr. Norris: Mr. Chairman, I would respond to that by saying, we are saying that the farmers in B.C.—it has really nothing to do with our freight rates or anything else, in our view. It is that the farmers in B.C. are not getting equitable treatment. There are farmers in B.C. who are growing grain.

[Translation]

beaucoup au blé du Manitoba: vous êtes dur et vous avez le sens pratique.

Je me demande, monsieur, s'il y a eu un dialogue ou des négociations entre vous et le CN, ou entre vous et Transports Canada, relativement au rôle du BCR au Canada pour que vous ayez été reconnu en vertu de la Loi sur les chemins de fer?

M. Norris: Vous nous demandez, nous ne souhaitons pas passer sous la juridiction du CCT. Je dis que c'est là une question de politique.

Le chemin de fer a été utilisé comme outil de développement de la province. Maintenant, une des objections que la direction du chemin de fer fait quant à ce qui est arrivé dans le passé est que la santé financière du chemin de fer n'était pas protégée. Cela est en train de changer. La province a reconnu que le chemin de fer ne devrait pas subventionner la province. S'il y a besoin de développer une région de la province, alors le chemin de fer devrait être subventionné, pourvu que nous soyons efficaces et bons exploitants. Nous devrions être subventionnés.

Dans le passé, pour le développement des lignes, nous devions emprunter l'argent, construire la ligne, supporter les dettes et les pertes sans aucune reconnaissance. Les autres chemins de fer, tandis qu'ils auraient pu faire cela, reçoivent d'énormes subventions, en particulier le Canadien Pacifique, ce que vous savez tous. Nous n'avons pas eu cela.

Ainsi, nous ne pouvons pas penser que nous avons un besoin quelconque de passer sous la juridiction du CCT. Nos recommandations à la fin de mon résumé, ici, nous dispenserait de cette nécessité. Si vous amendiez la loi afin que le ministre puisse traiter avec des locataires de wagons et ainsi de suite, alors cela nous en dispenserait. Ou si vous donnez la subvention directement à un producteur, alors cela n'aurait rien à voir avec nous et nous n'aurions pas à passer sous la juridiction de la loi.

Ainsi, je ne pense pas que cela soit réellement un problème. Je pense que cela peut être très bien évité et servir tous nos besoins, et permettre encore au B.C. Railway de faire partie d'un système très efficace de transport. Je crois honnêtement que cela sera nécessaire dans l'avenir.

Le président: Monsieur Flis, une question supplémentaire.

M. Flis: Si je peux me permettre une remarque supplémentaire. Pour moi, parce que le BCR n'est pas un réseau ferré régi fédéralement, vous posez tout le problème de la juridiction.

M. Norris: Je ne suis pas sûr de comprendre.

M. Flis: Je me demande si vous pourriez éclaircir, pour le comité, comment vous pouvez avoir une loi fédérale imposant ou affectant quelque chose qui est totalement provincial et en dehors de la juridiction fédérale?

M. Norris: Monsieur le président, je répondrais à cela en disant, nous disons que les fermiers en C.-B., cela n'a vraiment rien à voir avec nos tarifs de transport ou quoi que ce soit d'autre, selon notre point de vue. C'est que les fermiers en C.-B. ne sont pas traités équitablement. Il y a des fermiers en C.-

[Texte]

There are farmers in Alberta growing grain, Saskatchewan and Manitoba. They are Canadians. They are part of the federal system on your agricultural policy. That is where we see the difference.

Do not get misled, in our view—with great respect, do not get misled, in our view, to think that it is a transportation problem. It is an agricultural policy problem, in our view. You have farmers in B.C. that are being discriminated against.

The Chairman: Back to Mr. McCuish.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I hope Mr. Mazankowski's comments were recorded when he said, to hell with jurisdictions!

• 2045

The Chairman: Mr. McCuish.

Mr. McCuish: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Norris, if Bill C-155 would pass with the amendments which provided for compensation to the producer, you would be in a position to compete with the national railways for transportation of Peace River Block grain to tide water?

Mr. Norris: Yes.

Mr. McCuish: Could you beat them?

The Chairman: Mr. Norris.

Mr. Norris: Mr. Chairman, this is an example of what railways do with rates—and I will go away from the grain; let us talk about pulp, which is another commodity on B.C. Rail.

We have negotiated reduced rates with our shippers of pulp, if they will turn the cars in 24 hours or less. So do we get utilization? We are willing to negotiate those kinds of things with producers and compete with a commercial discipline applying. If they have efficiencies in their operation, they get a piece of the action. We have reduced our freight rates with our pulp shippers. Instead of having a 48-hour turnaround—and there are penalties on both sides, if you do not live up to your contract—we have negotiated similar things with our coal producers. Again, you get into the position where you are free to do it and the commercial disciplines apply. But to answer your question, yes, we could compete in those areas then.

The Chairman: Final question, Mr. McCuish.

Mr. McCuish: Just a clarification on the last one, Mr. Chairman. My P.S. to my last statement was this. Could you beat your competition?

Now I will ask the final question.

Mr. Norris: Okay.

Mr. McCuish: On page 13, of your brief, you say:

B.C. Rail will continue to require covered hopper cars in the future, and it is essential that we have access to the total hopper car fleet on an equitable basis, or alternatively, be

[Traduction]

B. qui cultivent. Il y a des fermiers qui cultivent en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. Ils sont canadiens. Ils font partie du système fédéral relativement à votre politique agricole. C'est là où nous voyons la différence.

Ne vous égarez pas, nous pensons, avec tout notre respect, ne vous égarez pas, nous pensons que c'est là un problème de transport, que c'est un problème de politique agricole. Vous avez des fermiers en C.-B. qui font l'objet de discriminations.

Le président: Retournons vers M. McCuish.

M. Flis: Monsieur le président, j'espère que les commentaires de M. Mazankowski ont été enregistrés lorsqu'il a envoyé au diable les juridictions!

Le président: Monsieur McCuish.

Mr. McCuish: Merci, monsieur le président.

Monsieur Norris, si le projet de loi C-155 est accepté avec les modifications qui prévoient le déommagement du producteur, pourriez-vous concurrencer avec les chemins de fer nationaux pour le transport des céréales de Peace River à la mer?

Mr. Norris: Oui.

Mr. McCuish: Pourriez-vous en sortir vainqueurs?

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: Monsieur le président, voici un exemple de ce que les chemins de fer font avec les taux, et je prendrai un exemple autre que les céréales.

Parlons de la pâte de bois qui est un autre produit transporté sur les voies de la B.C. rail. Nous avons négocié des taux réduits avec nos expéditeurs de pâte à condition qu'ils retournent les wagons en moins de 24 heures. Est-ce là de l'utilisation? Nous sommes prêts à négocier ce genre de choses avec les producteurs et de concurrencer en appliquant une discipline commerciale. S'ils sont efficaces, ils reçoivent une part du gâteau. Nous avons réduit nos tarifs de trafic-marchandises auprès de nos expéditeurs de pâte. Au lieu d'exiger un retour de 48 heures, et chaque partie est passible d'une amende si elle ne respecte pas son contrat, nous avons négocié autre chose avec les producteurs de charbon. Encore ici, il y a des cas où c'est possible de le faire et les disciplines commerciales s'appliquent. Mais pour répondre à votre question, oui il nous serait possible de concurrencer dans ces secteurs.

Le président: Dernière question, monsieur McCuish.

M. McCuish: Une précision sur la dernière question, monsieur le président. Mon post-scriptum à mon dernier énoncé était le suivant: Pourriez-vous en sortir vainqueurs?

Maintenant, je vais poser ma dernière question.

Mr. Norris: D'accord.

Mr. McCuish: À la page 13 de votre exposé, vous dites:

B.C. Rail aura besoin de wagons-trémies couverts à l'avenir, et il est essentiel que nous ayons accès à la flotte complète de wagons-trémies sur une base équitable, ou que nous soyons

[Text]

fully compensated for the cost of owning and maintaining grain cars.

For clarification, sir, are you talking about your present fleet, or newly acquired hopper cars?

The Chairman: Mr. Norris.

Mr. Norris: We do not have hopper cars right now. What we are talking about, in current terms, is our own fleet. On the other hand, if we were to go out and acquire hopper cars, we would expect to be compensated under those circumstances—if that answers your question, sir.

The Chairman: Do you want to answer Mr. McCuish's P.S. to his previous question?

Mr. Norris: I think that the competition in that area is really rather limited. I think that we would regard ourselves more as an essential link in an efficient transportation system, particularly for the large volumes that may come from northern B.C. and northern Alberta, that we can move in conjunction with CN. But certainly right around Dawson Creek, yes, we would compete head on.

The Chairman: Thank you, Mr. McCuish.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I am going to have to start limiting time now, too, because we are running short.

Mr. Althouse: The witnesses mentioned that the development of this particular railroad was a regional development tool of the provincial government. What subsidies, if any, does B.C. Rail receive? We have already heard that you do not receive any federal branch-line subsidies or any of that sort of thing. Does it pay its own way, or does the provincial government provide assistance? What manner of assistance is it, that it supplies, if any?

The Chairman: Mr. Norris.

Mr. Norris: We receive assistance for servicing the interest on our long-term debt. We have about \$685 million of long-term debt, and for the last three years—this is just recent—we have been receiving a \$70 million subsidy to handle the interest charges on that debt.

We receive assistance on the Fort Nelson Line. The Fort Nelson Line was a 250-mile spur built to Fort Nelson, with three or four industries on the end of it. At the time of the royal commission, we had recommended that we shut that line down. The government, in the overall interest, after studying it carefully, decided to keep that line open, but in so doing recognized that it needed rehabilitation. In effect, we rebuilt the line and brought it up to branch-line standards. They supplied the capital—about \$42 million over a period of three years—and have provided a partial operating subsidy since. It does not really cover all our costs, but we have received a subsidy for that. Latterly, we have received assistance for our passenger service, which is a loss service.

[Translation]

totalement dédommagés pour le coût d'achat et de maintenance de wagons nécessaires au transport des céréales.

Pourriez-vous préciser, monsieur, si vous parlez de votre flotte actuelle ou de wagons-trémies nouvellement acquise?

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: Nous n'avons pas de wagons-trémies en ce moment. Nous parlons, en termes courants, de notre propre flotte. Par contre, si nous devions acheter des wagons-trémies, nous voudrions être dédommagés ainsi, j'espère que cela répond à votre question, monsieur.

Le président: Voulez-vous répondre au P.S. de l'avant-dernière question de M. McCuish?

M. Norris: Je crois que la concurrence dans ce domaine est vraiment limitée. Je crois que nous nous considérons plus comme un lien essentiel dans un système de transport efficace, en particulier pour les volumes importants qui pourraient venir du nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta que nous pourrions transporter conjointement avec le CN. Mais il est certain qu'autour de Dawson Creek nous pourrions concurrencer sérieusement.

Le président: Merci, monsieur McCuish.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vais devoir commencer à limiter le temps accordé maintenant parce que nous sommes en retard.

M. Althouse: Les témoins ont mentionné que le développement de cette voie ferrée faisait partie d'un projet de développement régional du gouvernement provincial. Quelles subventions reçoit B.C. Rail, s'il en reçoit? Nous avons déjà entendu que vous ne recevez aucune subvention d'exploitation de voie de service ou autre chose de ce genre. Êtes-vous autonomes ou le gouvernement provincial apporte-t-il de l'aide? Quel genre d'aide est-ce?

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: Nous recevons de l'aide pour financer l'intérêt de notre dette à long terme qui représente environ 685 millions de dollars et, au cours des trois dernières années, ceci est très récent, nous avons reçu une subvention de 70 millions de dollars pour payer les frais d'intérêt sur cette dette.

Nous recevons de l'aide pour la voie Fort Nelson. Cette voie est un embranchement de 250 milles qui a été construit jusqu'à Fort Nelson et à la fin de laquelle se trouvent trois ou quatre industries. Lors de la commission royale, nous avions recommandé que cette voie soit fermée. Le gouvernement, dans l'intérêt global, après une étude minutieuse, décida de maintenir cette voie ouverte, mais ce faisant reconnaissait qu'elle devait être remise à neuf. En fait, nous avons reconstruit cette voie et l'avons rendue conforme aux normes des voies de service. Le gouvernement a fourni les capitaux, environ 42 millions de dollars sur une période de trois ans, et nous avons reçu par la suite une subvention partielle d'exploitation. La somme ne couvre pas vraiment tous nos frais, mais nous avons reçu une subvention à cet effet. Enfin, nous avons

[Texte]

So we have established with the provincial government in recent years the idea that if the government wants to use a railway's services, then they pay for the use of that service. If they want to use the railway services to develop an area of the province on a non-commercial basis, then the government is a user of that service and will keep us whole, financially. If they want to maintain a passenger service which we, as management, would eliminate on a strictly commercial basis, then they give us this subsidy to operate that passenger service. We are receiving some assistance there, and those are the only areas that receive assistance.

The Chairman: Final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: If it is the final one, I would like some clarification on an answer that you gave to Mr. Mazankowski, in which you were talking the CN long haul. You said something about there being a tendency for railways to long-haul when they are working on distance-related rates. Would you explain that a little bit for us?

Mr. Norris: I do not think I said that. I said that when they were getting a compensatory rate, they might do that. I did not use the term you used.

The Chairman: Thank you.

Mr. Fraser. You have about three minutes.

Mr. Fraser: Thank you, Mr. Chairman.

I will put the three questions as succinctly as I can. I do not think that they will be too difficult to absorb, but I am interested in the answers. The first is this. During the long period of discussions, negotiations and other things that took place before the federal Department of Transport had made up its mind what to do and before this particular bill was drafted and presented, were you involved in any negotiations with the federal government? Were any of the representations that you have made to us made to officials of the department? What happened to those representations if they were made?

Secondly, did you have discussions with other representatives of industry and commerce and business in the Province of British Columbia, such as the Council of Forest Industries, the Employers' Council, The Vancouver Board of Trade, the Chamber of Commerce, etc., on your particular concerns? What response did you get from them?

The third question is this. With respect to the basic submission that you have made to us today—which, as others have said, has been endorsed by some other people who appeared in front of us—do the Peace River grain growers support you in your recommendations?

The Chairman: Mr. Norris.

Mr. Norris: Mr. Chairman, on the first question, we were not invited, but we presented a submission to the Gilson commission. I sat as a member on The Vancouver Board of Trade on their original submission, and my views were maybe

[Traduction]

reçu de l'aide pour notre service voyageurs, qui est exploité à perte.

Nous en sommes donc venus à la conclusion, au cours des dernières années, que si le gouvernement provincial veut utiliser les services ferroviaires, il paye pour ces services. S'il veut utiliser les services ferroviaires pour développer une partie de la province sur une base autre que commerciale, le gouvernement est alors utilisateur de ce service et il nous maintient financièrement. S'il veut un service-voyageurs que nous, en tant que direction, éliminerions pour des raisons strictement commerciales, il nous donne alors cette subvention pour offrir un service-voyageurs. Nous recevons de l'aide dans ces secteurs et c'est la seule aide que nous recevons.

Le président: Dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Si c'est la dernière, j'aimerais avoir des précisions sur une réponse que vous avez donnée à M. Mazankowski, alors que vous parliez du transport CN sur longue distance. Vous avez mentionné quelque chose au sujet d'une tendance qu'auraient les sociétés ferroviaires de prendre le long trajet lorsqu'ils travaillent avec des tarifs relatifs à la distance. Pourriez-vous préciser?

M. Norris: Je ne crois pas avoir dit cela. J'ai dit que si elles recevaient un tarif compensatoire, elles pourraient le faire. Je n'ai pas utilisé les mêmes termes que vous.

Le président: Merci.

Monsieur Fraser, vous avez environ trois minutes.

M. Fraser: Merci, monsieur le président.

Je poserai trois questions aussi rapidement que possible. Je ne crois pas qu'elles seront trop difficiles à comprendre mais je suis intéressé aux réponses. Voici la première. Au cours de la longue période de discussions, négociations, etc. qui ont eu lieu avant que le ministère fédéral du Transport décide ce qu'il allait faire et avant que le présent projet de loi ne soit préparé et présenté, étiez-vous impliqués dans des négociations avec le gouvernement fédéral? Avez-vous fait aux représentants du ministère certaines des représentations que vous nous avez faites? Si oui, qu'est-il advenu de ces représentations?

Deuxièmement, avez-vous discuté avec d'autres représentants de l'industrie, du commerce et du monde des affaires de la Colombie-Britannique tel que du *Council of Forest Industries*, du *Employer's Council*, du *Vancouver Board of Trade*, de la *Chamber of Commerce*, etc. au sujet de vos intérêts particuliers? Quelle a été leur réponse?

Et ma troisième question est la suivante. En ce qui concerne la présentation de base que vous nous avez faite aujourd'hui, qui, comme d'autres l'ont dit, a été appuyée par d'autres personnes qui se sont présentées devant ce Comité, les producteurs de céréales de Peace River supportent-ils vos recommandations?

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: Monsieur le président, pour répondre à la première question, nous n'avons pas été invités mais nous avons fait une présentation à la commission Gilson. J'ai siégé au *Vancouver Board of Trade* lors de la première présentation;

[Text]

not all incorporated there, but I certainly had an input into that paper.

Your third question was, I guess, about the producers. Let me consult here for a moment.

We have not gone to them and asked them outright whether they support it. They know our position, loud and clear, and particularly in the Port Nelson area, we have made our views clear. I would say as a general principle, yes, they do support it.

The Chairman: Thank you, Mr. Fraser. Those were succinct questions.

Mr. McKnight. A succinct question or two.

Mr. McKnight: As always, Mr. Chairman, as always.

The Chairman: Agreed.

Mr. McKnight: I would like to pose one question with a supplementary. If the Clinton—Ashcroft link was completed, as recommended in Justice Hall's report, connecting the CN, CP and the British Columbia Railroad, what efficiencies would that provide your railroad and the producers and the shippers on your line?

• 2055

The Chairman: Mr. Norris.

Mr. Norris: We are not supporters of that Clinton—Ashcroft connector. We support CN's position that they can alleviate the congestion in the canyon by moving the northern grain by CN and the southern grain by CP via Vancouver. We support the idea that CN would move that northern grain via Prince Rupert. We made that clear. That would be a very, very costly connection. There are some tough grades on it and it goes through an Indian band that is highly militant. There would be problems galore if you tried to put that line through there. We just do not support it.

Mr. McKnight: My final question, Mr. Chairman, would be regarding the participation of British Columbia Rail within Bill C-155. It is my understanding that, under the present jurisdiction, without recourse to any government body, BC Rail has the ability to charge rates as it wishes, providing the customers wish to pay them. You can correct me later, if I am wrong.

Mr. Norris: No, we are regulated by the Ministry of Transportation & Highways.

Mr. McKnight: In British Columbia.

Mr. Norris: In British Columbia. We cannot just indiscriminately put rates out.

Mr. McKnight: If the government were prepared to treat British Columbia Rail in the same manner as the other two railroads in our country, would your company be prepared to enter into agreement with the federal government as to distance-related rates that would apply identically to those

[Translation]

toutes mes opinions n'ont peut-être pas été incorporées dans ce texte mais j'ai certainement participé à la préparation de ce document.

Votre troisième question était, je suppose, au sujet des producteurs. Laissez-moi consulter un instant.

Nous ne leur avons pas demandé directement s'ils nous appuyaient. Ils connaissent notre position, claire et nette, en particulier à Port Nelson, nous avons fait connaître notre position clairement. Je dirai qu'en principe oui, ils nous appuient.

Le président: Merci, monsieur Fraser. C'était des questions concises.

Monsieur McKnight, une ou deux questions concises.

M. McKnight: Comme toujours, monsieur le président, comme toujours.

Le président: D'accord.

M. McKnight: J'aimerais poser une question à deux volets. Si le lien Clinton-Ashcroft était complété, tel que recommandé dans le rapport de Justice Hall, joignant le CN, le CP et le B.C. Rail, qu'est-ce que cela apporterait à votre voie ferrée et aux producteurs et expéditeurs utilisant votre voie.

Le président: Monsieur Norris.

M. Norris: Nous n'appuyons pas le raccordement Clinton-Ashcroft. Nous appuyons la position du CN, à savoir qu'il est possible d'alléger l'encombrement du canyon en transportant les céréales du nord par le CN et les céréales du sud par le CP via Vancouver. Nous sommes d'avis que le CN pourrait transporter ces céréales du nord par Prince Rupert. Nous l'avons précisé clairement. Cette connexion coûterait très très cher. Il y a des passages à niveau difficiles et la voie passe sur les terres d'une bande indienne très militante. Il y aura trop de problèmes à surmonter si l'on essaie de faire passer la voie ferrée par là. Nous n'approuvons pas cette idée.

M. McKnight: Ma dernière question, monsieur le président, concerne la participation du *British Columbia Rail* au projet de loi C-155. Si je comprends bien, en vertu de la loi actuelle et sans recours à tout organisme gouvernemental, la *BC Rail* a le droit d'exiger les tarifs qu'elle désire à condition que les clients veuillent bien les payer. Vous pourrez me corriger tantôt si j'ai tort.

M. Norris: Non, nous sommes régis par le ministère des Transports et des Routes.

M. McKnight: En Colombie-Britannique.

M. Norris: En Colombie-Britannique. Nous ne pouvons pas établir des tarifs au hasard.

M. McKnight: Si le gouvernement était prêt à traiter la *British Columbia Rail* de la même façon qu'il traite les deux autres sociétés ferroviaires du pays, votre société serait-elle prête à signer une entente avec le gouvernement fédéral portant sur des tarifs relatifs à la distance qui s'appliquerait de

[Texte]

rates that the government would impose by formula on the other two railroads?

Mr. Norris: I will confer with Mr. Sturgeon for a moment, if I may, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Norris: I will ask Mr. Sturgeon to answer that question.

The Chairman: Mr. Sturgeon.

Mr. Sturgeon: I am having a little difficulty trying to phrase this properly.

The Chairman: The conference was a failure.

Mr. Sturgeon: As far as BC Rail is concerned, and on the basis that Canadian Nation or CP were able to construct rates based on distance and a formula that was in place on their line, I would really see no reason why BC Rail would not accept that type of formula for the construction of the grain rates on BC Rail for the equivalent mileages.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: So for equal treatment you would provide equal rates and service?

Mr. Sturgeon: Yes. I would say that we would certainly consider it.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Norris, I am going to wind this one up myself with a question. When you haul lumber and pulp, for instance, from points like Prince George and Mackenzie, do you receive compensatory rates for that?

Mr. Norris: Yes, indeed.

The Chairman: Thank you.

With that, I thank you for your appearance before the committee and for your contributions to our deliberations. We have heard a lot about BC Rail today. I am glad we had you to speak for BC Rail itself. Thank you very much.

Mr. Norris: Thank you very much.

The Chairman: I now call to the witness table the members of the Committee of Mayors of British Columbia. I will begin with His Worship Mayor Mike Harcourt, of Vancouver; His Worship Mayor Peter Lester, of Prince Rupert; His Worship Mayor Ty Colgur, of Cranbrook; His Worship Mayor Dick Pinotti, of Elkford; His Worship Mayor A. J.—Gus—Boersma, of Fernie; and His Worship Mayor Toto Miller, of Sparwood. Gentlemen, I welcome you to the committee. It is my understanding that His Worship Mayor Harcourt will be making a statement on behalf of the Committee of Mayors. Is that correct?

His Worship Mayor Michael Harcourt (City of Vancouver): Mr. Chairman, my colleague, Mayor Colgur, is going to start the proceedings. Then I am going to make a few brief comments and break up the proceedings a bit by giving you, I think, a very exciting audio-visual presentation that gets our point across much more eloquently than the written text. So if you will permit us to . . .

[Traduction]

façon identique aux tarifs que le gouvernement imposerait, selon des formules, aux deux autres sociétés ferroviaires.

M. Norris: Je vais consulter M. Sturgeon un instant, si vous me le permettez, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur.

M. Norris: Je vais demander à M. Sturgeon de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Sturgeon.

M. Sturgeon: J'ai un peu de difficulté à formuler cette réponse correctement.

Le président: La consultation a échoué.

M. Sturgeon: En ce qui concerne *BC Rail*, et en se fondant sur le fait que le CN ou le CP ont pu établir des tarifs basés sur la distance et qu'une formule est en vigueur chez eux, je ne vois pas pourquoi *BC Rail* n'accepterait pas ce type de formule pour établir les tarifs de céréales pour les distances équivalentes.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

M. McKnight: Donc, pour un traitement égal vous fourniriez des tarifs et services égaux?

M. Sturgeon: Oui. Je dirais que nous étudierions sûrement cette possibilité.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Norris, je vais mettre fin à notre entretien avec une question. Lorsque vous transportez du bois et de la pâte de bois, par exemple, entre Prince George et Mackenzie, recevez-vous des tarifs compensatoires pour cela?

M. Norris: Oui, en effet.

Le président: Merci.

Sur ce, je vous remercie de vous être présentés devant le comité et d'avoir contribué aux délibérations. Nous avons beaucoup entendu parler de *BC Rail* aujourd'hui. Je vous remercie d'avoir représenté *BC Rail*. Merci beaucoup.

M. Norris: Merci beaucoup.

Le président: J'appelle maintenant au banc des témoins les membres du Comité des maires de Colombie-Britannique. Je commencerais par monsieur le maire Mike Harcourt de Vancouver, monsieur le maire Peter Lester de Prince Rupert, monsieur le maire Ty Colgur de Cranbrook, monsieur le maire Dick Pinotti d'Elkford, monsieur le maire A.J. Gus Boersma de Fernie et monsieur le maire Toto Miller de Sparwood. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à ce comité. Si j'ai bien compris, monsieur le maire Harcourt va dire quelques mots au nom du comité des maires. Est-ce exact?

Monsieur le maire Michael Harcourt (ville de Vancouver): Monsieur le président, mon collègue le maire Colgur va commencer les délibérations. Par la suite, je vais apporter quelques brefs commentaires et interrompre les délibérations pour vous transmettre notre point de vue au moyen d'une présentation audio-visuelle que nous trouvons plus éloquente qu'un texte. Si vous nous le permettez . . .

[Text]

The Chairman: All right. Mayor Colgur.

His Worship Mayor Ty Colgur (City of Cranbrook): Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: May I first of all welcome you all to the committee and tell you that we have been looking forward for some time to your presentation.

Mayor Colgur: Thank you, Mr. Chairman. I would like to speak on behalf of the mayors represented here. I would like to thank you and the members of your committee for this opportunity to be present here today. I will be submitting a copy of our brief, Mr. Chairman, along with letters of support from the District of Sparwood, the Cities of Prince George, Revelstoke, Kimberley, Nelson, Kamloops, Port McNeill, Princeton, Fort Nelson, Nanaimo, Cranbrook, Trail, Cass Creek, Port Hardy and Salmon Arm, which I will give to your clerk.

The Chairman: May I interrupt right here to ask if it is the pleasure of the committee that those presentations be appended to this day's proceedings? Thank you. It is agreed. Mayor Colgur.

Mayor Colgur: Thank you, Mr. Chairman. In addition, Mr. Chairman, we offer the support of Kitimat, Terrace, and Masset.

Mr. Chairman and members of the committee, I should tell you that the mayors of the southeastern portion of British Columbia, in particular the Mayors of Elkford, Fernie, Sparwood and Cranbrook, are here because we are concerned that our riding has not been properly represented in this matter, or fully represented in this matter, by our member of Parliament and we felt that we should be here to express our concerns specifically, so that the members of this committee would know what the concerns of the citizens in our area are.

Mr. Chairman, I can also tell you that almost every municipality in our province is dependent on rail. The rail for us is the primary mover of commodities such as coal, lumber and minerals, and to some extent certainly grain.

Mr. Robinson (Burnaby): On a point of order, Mr. Chairman, I wonder if the witness would specify which federal riding it is that he ...

The Chairman: Let us get to that after he has made his presentation, please.

Mayor Colgur: Certainly we are prepared to answer questions following our presentation, Mr. Chairman.

The Chairman: Right.

Mayor Colgur: Thank you.

Needless to say, Mr. Chairman, without rail service many of our communities could not survive. Rail service is as important to the coal miner in British Columbia as it is to the grain producer in Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Today we have heard much discussion about grain and the grain producers in the three prairie provinces. The fact is, when we

[Translation]

Le président: Très bien. Monsieur le maire Colgur.

Monsieur le maire Ty Colgur (ville de Cranbrook): Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais d'abord vous souhaiter la bienvenue et vous dire que nous avions hâte d'entendre votre présentation.

Le maire Colgur: Merci, monsieur le président. J'aimerais parler au nom de tous les maires ici présents. Je vous remercie ainsi que les membres de votre comité de nous accueillir ici aujourd'hui. Je vais vous présenter une copie de notre exposé, monsieur le président, ainsi que les lettres d'appui du district de Sparwood, des villes de Prince George, Revelstoke, Kimberley, Nelson, Kamloops, Port McNeill, Princeton, Fort Nelson, Nanaimo, Cranbrook, Trail, Cass Creek, Port Hardy et Salmon Arm que je remettrai à votre commis.

Le président: Puis-je vous interrompre pour demander s'il plaît au comité que ces présentations soient annexées au procès-verbal de la séance de la journée? Merci. Il en est convenu. Maire Colgur.

Le maire Colgur: Merci, monsieur le président. De plus, nous offrons le soutien de Kitimat, Terrace et Masset.

Monsieur le président et messieurs les membres du comité, je devrais vous dire que les maires du sud-est de la Colombie-Britannique, en particulier les maires d'Elkfort, Fernie, Sparwood et Cranbrook, sont ici parce que nous croyons que notre circonscription n'a pas été bien représentée ou totalement représentée à ce sujet par nos députés et il nous a semblé nécessaire de venir présenter nos inquiétudes de façon que les membres de ce comité connaissent les préoccupations des citoyens de notre région.

Monsieur le président, je puis également vous dire que presque toutes les municipalités de notre province dépendent des services ferroviaires. La voie ferrée est pour nous le premier moyen de transport des marchandises telles que le charbon, le bois d'œuvre et le minéraux et jusqu'à un certain point sûrement, les céréales.

Monsieur Robinson (Burnaby): Aux fins d'un rappel au Règlement monsieur le président, le témoin pourrait-il préciser la circonscription fédérale à laquelle il fait allusion ...

Le président: Nous y passerons quand il aura terminé sa présentation, je vous prie.

Le maire Colgur: Nous sommes certainement prêts à répondre aux questions après notre présentation, monsieur le président.

Le président: Bien.

Le maire Colgur: Merci.

Il va sans dire, monsieur le président, que sans le service ferroviaire, bon nombre de nos collectivités ne pourraient survivre. Le service ferroviaire est aussi important pour le mineur de charbon en Colombie-Britannique que pour le producteur de céréales du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Nous avons beaucoup entendu parler aujourd'hui de

[Texte]

are talking about a national railroad and rail service, Mr. Chairman, we are talking about the movement of all commodities, not just the commodity of grain. Our communities cannot survive with the rationing of rail services. It should not, in fairness, cost a coal or lumber producer five or six times as much to ship a tonne of coal or lumber product as it does for a grain producer to ship a tonne of grain. The railroads in this country are surely not restricted to the movement of grain only, as some of the opposition members of this committee have indicated to us today. The only future for our commodity users and the rail users in particular, and for our communities, Mr. Chairman, is the passage of Bill C-155.

• 2105

We understand and we believe that there is a review process that is available, that members of Parliament will have the opportunity to represent and review the positions of their constituents.

Mr. Chairman, might I say that we are in support of revisions that are proposed by Bill C-155 and we would urge the committee certainly to take into consideration the amendments that have been discussed. But, by all means, please amend the Crow rate. Our communities are depending on this. The development in future of many, many of the communities in British Columbia cannot move forward without equity being brought to the transportation of commodities in this country.

Thank you, Mr. Chairman. Following Mr. Harcourt's presentation, we are all available to answer any questions any members of the committee might have.

The Vice-Chairman: Thank you, Mayor Colgur.

I now call on Mayor Harcourt, please.

Mayor Harcourt: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

Before I get into the remarks that I have . . . and I have a few copies of my remarks here; and, secondly, I would like to table a copy of a document entitled *An Economic Strategy for Vancouver in the 1980s* . . . I would like to make two introductory comments. First, I would like to introduce you to a typical Vancouver day today in a non-partisan manner on behalf of my friends from this area, John Fraser and Tom Siddon and Svend Robinson and Ian Waddell.

Second, I would like you to know that we regard this issue as such an important issue that we have given up our tickets for the Bob Hope-Gloria Loring show, the Hall of Famers' All Star baseball game with Mickey Mantle, Roger Marris, Hank Aaron, Juan Marichal, to be here tonight, as we thought we would be appearing this afternoon as we were originally told.

With that, just so you know how important this issue is to British Columbians, I will continue with a few brief remarks to

[Traduction]

céréales et de producteurs de céréales dans les trois provinces des Prairies. En fait, lorsque nous parlons de sociétés ferroviaires nationales et de service ferroviaire, monsieur le président, nous parlons du transport de toutes les marchandises et non pas seulement des céréales. Nos collectivités ne peuvent pas survivre avec le rationnement des services ferroviaires. Il ne devrait pas, en toute équité, coûter à un producteur de charbon ou de bois d'œuvre cinq à six fois plus cher pour expédier une tonne de marchandise qu'il n'en coûte à un producteur de céréales pour expédier une tonne de son produit. Les chemins de fer du pays ne sont sûrement pas limités strictement au transport des céréales comme certains membres de l'opposition de ce comité nous l'ont laissé entendre aujourd'hui. Le seul avenir pour nos utilisateurs de marchandises et pour les utilisateurs des services ferroviaires en particulier, ainsi que pour nos collectivités, monsieur le président, est l'adoption du projet de loi C-155.

Nous comprenons, et nous croyons qu'on a prévu un processus de revue et que les députés auront l'occasion de représenter et de reviser les positions de leurs électeurs.

Monsieur le président, puis-je dire que nous appuyons les révisions proposées au projet de loi C-155 et que nous exhortons ce Comité à tenir compte des modifications qui ont été discutées. Mais, s'il vous plaît, modifiez le tarif du Nid-de-Corbeau. Nos communautés en dépendent. Le développement futur de nombreuses communautés de la Colombie-Britannique ne peut pas se faire sans que l'équité soit rétablie dans le transport des produits de ce pays.

Merci, monsieur le président. Suite à la présentation de M. Harcourt, nous sommes prêts à répondre à toutes les questions que ce Comité pourrait poser.

Le vice-président: Merci, maire Colgur.

Je demande maintenant le maire Harcourt, s'il vous plaît.

Le maire Harcourt: Merci, monsieur le président et membres du Comité.

Avant de passer ma mes remarques—and j'ai quelques copies de mes remarques ici; et, deuxième, j'aimerais vous soumettre une copie d'un document intitulé *An Economic Strategy for Vancouver in the 1980S*—j'aimerais faire deux commentaires à titre d'introduction. D'abord, je voudrais vous présenter d'une façon non partisane, une journée typique de Vancouver au nom de mes amis de la région, John Fraser et Tom Siddon et Svend Robinson et Ian Waddell.

Deuxièmement, je voudrais que vous sachiez l'importance que ce problème a pour nous, au point où nous avons renoncé à nos places pour le spectacle Bob Hope-Gloria Loring, à la partie de balle *Hall of Fame's All Star Baseball* avec Mickey Mantle, Roger Marris, Hank Aaron, Juan Marichal, afin d'être ici ce soir, puisque nous pensions comparaître cet après-midi, comme on nous l'avait d'abord dit.

Après cela, afin que vous sachiez à quel point ce problème est important pour les gens de la Colombie-Britannique, je

[Text]

you, and then, as I say, we have a very interesting audio-visual presentation prepared by an excellent west coast firm, Creative House, for our Economic Advisory Commission.

We would like to thank you for this opportunity to appear before you with other concerned mayors of British Columbia to express the City of Vancouver's views about the Crow rate debate or, more to the point, the vital importance we place on rail transportation in our city's economic policy.

As Mayor of Vancouver, western rail terminus for Canada and home of the thriving Port of Vancouver, I want to impress upon you that an early resolution to the debate is necessary if we are to get on with rebuilding our nation's fortunes.

The City of Vancouver has recently adopted an economic strategy for the decade to guide our decision-making. The strategy was prepared by the Vancouver Economic Advisory Commission, which is a volunteer body comprised of leaders from our business, industry, labour, government and academic communities.

The critical role of western region rail improvements is featured in our strategy as a major public and private capital investment, costing on the first portion \$1.2 billion and creating 5,800 man-years of employment. The economic development of the City of Vancouver and the region depends on this infrastructure development to open up the bottlenecks which have inhibited the efficient movement of goods to markets here and abroad.

The Port of Vancouver has made a submission to you regarding their views. Without commenting on their position vis-à-vis the Crow rate, I would like to emphasize that the expansion in western regional rail capacity will enhance the port's ability to handle increased shipping. You should realize that Vancouver is the number two port in North America and will double in tonnage in the next 20 years if we do it right.

The port's master plan and its build-up in capability cannot be realized unless the rail system feeding the port is also beefed up. All of western Canada will benefit when all of the goods and materials produced or processed in the west, from forest products to agricultural products, can be transported with ease and without quotas.

With the west leading national growth over the next decade, as we realize our Pacific potential—the fastest growing economic area in the world—all of Canada will be affected. Increased flow of exports from Vancouver and other west coast ports will help us to achieve a more favourable balance of payments position for Canada. This improvement in rail capacity is vital and must not be delayed. The capital outlay will be tremendous, somewhere around \$17 billion all told, as will the costs of operating such a rail system.

[Translation]

ferai quelques remarques et, ensuite comme je l'ai dit, nous avons une présentation audio-visuelle très intéressante qui a été préparée par une excellente entreprise de la Côte ouest, *Creative House* pour notre *Economic Advisory Commission*.

Nous tenons à vous remercier pour l'occasion qui nous est offerte de comparaître devant vous avec d'autres maires concernés de la Colombie-Britannique, afin d'exprimer les vues de la ville de Vancouver sur le débat du tarif du Nid-de-Corbeau ou, plus précisément, sur l'importance que nous plaçons sur le transport ferroviaire dans la politique économique de notre ville.

En tant que maire de Vancouver, terminus ferroviaire occidental du Canada et partie du Port florissant de Vancouver, je voudrais vous convaincre qu'il est nécessaire d'apporter une solution rapide à ce débat sinous voulons poursuivre la reconstruction de la fortune de notre pays.

La ville de Vancouver a récemment adopté une stratégie économique décennale pour guider ses décisions. Cette stratégie a été préparée par la *Vancouver Economic Advisory Commission*, une institution bénévole constituée des têtes de file de notre commerce, de notre industrie, de notre main-d'œuvre, de notre gouvernement et du milieu académique.

Pour notre stratégie, les améliorations ferroviaires de la région de l'Ouest jouent un rôle crucial à titre d'investissement important en capital public et privé, au montant de 1.2 milliard et qui créera des emplois pour 5,800 années-personnes. Le développement économique de la ville de Vancouver et de la région dépend du développement de cette infrastructure qui doit ouvrir les embouteillages qui font obstacle au mouvement efficace des produits vers les marchés intérieurs et étrangers.

Le port de Vancouver vous a présenté un mémoire sur ses opinions. Sans faire de commentaires sur leur position vis-à-vis le tarif du Nid-de-Corbeau, j'ai merais souligner que l'expansion de la capacité ferroviaire de la région de l'Ouest améliorera la capacité du port à manutentionner un volume plus grand d'expéditions. Vous devez vous rendre compte que Vancouver est le deuxième port en importance en Amérique du Nord et qu'il doublera sa capacité en tonnes dans les prochaines vingt années, si nous savons nous y prendre.

La stratégie d'ensemble du port et sa capacité accrue ne peut être réalisée que si le réseau ferroviaire qui l'alimente accroît également sa capacité. L'ensemble de l'Ouest canadien en tirera profit lorsque tous les produits et matériaux produits et transformés dans l'Ouest, des produits forestiers aux produits agricoles, pourront être facilement transportés et sans quota.

L'ouest étant en tête de la croissance nationale pendant la prochaine décennie, puisque nous actualisons notre potentiel Pacifique, la région à la croissance économique la plus rapide au monde, tout le Canada en sera affecté. Une circulation accrue des exportations de Vancouver et des autres ports de la côte ouest nous aidera à atteindre une balance des paiements plus équilibrés pour le Canada. Cette amélioration de la capacité ferroviaire est cruciale et ne doit pas être retardée. Les mises de fonds seront fantastiques, quelque chose comme

[Texte]

However the federal government chooses to recover costs, it should be done as equitably as possible, as the benefits will accrue to many sectors of Canadian society. An effort must be made to distribute the burden among those who benefit, as well as over time by phasing in any changes in user fees.

In conclusion I would like to repeat that the City of Vancouver supports the upgrading of the western rail network and asks that this investment proceed as planned. The Crow rate debate should be resolved quickly so that governments and industries can direct their energies to the building of our economic potential.

As I said, Mr. Chairman, before I leave I would like to take a few minutes to show you how Vancouver has been working on our economic future. Believe it or not, in British Columbia we were able to get our business and trade union leaders to sit down co-operatively and work out a game plan.

Members of the committee, let me present *Vancouver—A Study in Black and White*. This is the back-up document. I would be prepared to send further copies to you.

With that, could we watch the presentation?

The Vice-Chairman: We will now watch and hear from the loudspeaker system . . .

Mayor Hartcourt: May I say I apologize that we do not have a written text *en français* so that it could also be followed, but we could provide that. [Visual presentation follows]

• 2115

• 2126

Mayor Harcourt: I hope, Mr. Chairman, that the audiovisual, which goes beyond the issue that you are immediately concerned with, gives you more of a positive viewpoint, and that is the tremendous potential that we have in British Columbia. All the mayors that are here today, and my council, are saying that to you: There are incredible opportunities out of this area.

One of the bottlenecks, one of the huge and important bottlenecks, that we have to overcome is that of the rail transportation system. We have to double track the railroads; we have to eliminate the spiral tunnel; we have to deal with the grade problems of the Rogers Pass. There is a monstrous task ahead of us.

We are here to say it is up to you people to be statesmen and to bring a quick resolution to this issue and the issue surrounding the Crow rate; and we are here, throughout this province, to say we are not quite sure how you should do it, but we are urging it to be done as quickly as possible.

[Traduction]

17 milliards de dollars en tout, de même que les coûts d'opération d'un tel réseau de chemin de fer.

Toutefois, le gouvernement fédéral a décidé de récupérer les coûts, ce qui devrait être fait le plus équitablement possible puisque plusieurs secteurs de l'économie canadienne en tireront profit. On doit s'efforcer de répartir ce fardeau sur ceux qui en tireront profit, ainsi que sur une certaine période de temps en échelonnant les changements des coûts à l'utilisateur.

Enfin, j'aimerais répéter que la ville de Vancouver appuie l'amélioration du réseau ferroviaire de l'Ouest et demande que cet investissement suive son cours prévu. Le débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être solutionné rapidement de sorte que les gouvernements et nos industries puissent se concentrer sur la construction de notre potentiel économique.

Comme je l'ai dit, monsieur le président, avant de partir, j'aimerais prendre quelques minutes pour vous montrer comment Vancouver a travaillé sur son avenir économique. Croyez-le ou non, en Colombie-Britannique, nos hommes d'affaires et nos chefs syndicaux se sont assis à la même table et ont collaboré à établir une stratégie globale.

Membres du Comité, permettez-moi de vous présenter «Vancouver, A Study in Black and White». C'est là le document de fonds. Je suis prêt à vous en envoyer d'autres copies.

Pourrions-nous visionner la présentation avec cela?

Le vice-président: Nous regarderons et écouterons par le système de haut-parleurs . . .

M. Harcourt: Puis-je ajouter que nous nous excusons de ne pas avoir de texte écrit *in French* afin de pouvoir suivre, mais nous pourrions vous faire parvenir cela. (Suit la présentation visuelle).

Le maire Harcourt: J'espère, monsieur le président, que cette présentation audiovisuelle, qui dépasse les limites de la question qui vous intéresse pour le moment, vous communiquera un point de vue plus positif, soit celui du potentiel énorme de la Colombie-Britannique. Tous les maires présents ici aujourd'hui, ainsi que les membres de mon conseil, vous disent que cette région offre des possibilités incroyables.

Le réseau de transport ferroviaire constitue un des goulots d'étranglement énormes et importants que nous devons faire disparaître. Nous devons doubler les voies ferrées, éliminer le tunnel en spirale, régler les problèmes de pente de la passe Rogers. La tâche qui nous attend est énorme.

Nous sommes venus dire que c'est à vous, politiciens, qu'il incombe de régler rapidement cette question et celle du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Les témoins de toutes la province vous affirmeront que nous ne savons pas trop comment vous devriez procéder, mais que nous vous exhortons de le faire aussi rapidement que possible.

[Text]

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor. I think we will now go to questions. I am sure members enjoyed the audio-visual presentation. It was interesting for somebody like me who does not know very much about Vancouver. I am glad you said, Mr. Mayor, that it did not have a lot of connection with Bill C-155; but there was some connection.

We will start with Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I certainly, being a hometown boy I guess in a sense, probably would not have gained as much from the audio-visual presentation as someone from New Brunswick, Mr. Chairman, but I think it was very commendable that the mayors brought this positive note to our deliberations this evening.

I would like to ask the Mayor of Vancouver some questions, and perhaps he can advise us whether he is also speaking for his colleagues in his answers. But first, I should just observe that two weeks ago I visited the Republic of China. Whereas many of the exciting things that the mayor has presented to us tonight are anticipated for British Columbia, they are already happening in the Republic of China, Mr. Chairman.

I was fascinated to talk to, for example, the president of the China Steel Company who told us about the productivity bonuses that are paid monthly to their workers, and the swimming pools and facilities for recreation that are right on the plant site. When we discussed the matter of coal being purchased from Canada and Australia, he said, yes, we have purchased a small amount of coal from Fording Coal and the Sparwood area, but you know, they are on strike again.

I think, Mr. Chairman, that the mayor and all the mayors of British Columbia realize how serious the problem is of ensuring productivity and delivery of our products to port and to tidewater, and that security of supply is very important to our foreign customers. It is probably more important in the short term than a major injection of funding into the transportation system, because if they cannot have assurance that their ships are going to be loaded on time at the Port of Vancouver and elsewhere, they are going to look elsewhere for customers.

I thought I would like to open by making that point, Mr. Chairman.

The Chairman: We enjoyed your ringing endorsement of socialism, too, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I said nothing of socialism. Taiwan is indeed a free country.

Mr. Chairman, I would like to ask the mayor four specific questions, because with all due respect, I would like to suggest that he has skirted the real issue that brings us here today, and that is to determine the views of witnesses on the questions of whether or not a special form of subsidy should be paid to the grain producers of western Canada for the shipment of their grains and other agricultural products. The mayor did not

[Translation]

Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur le maire. Nous allons maintenant passer aux questions. Je suis persuadé que les membres du comité ont apprécié la présentation audiovisuelle qui a été intéressante pour quelqu'un comme moi qui ne sait pas grand chose de Vancouver. Je suis heureux que vous ayez précisé, monsieur le maire, que cette présentation n'avait pas beaucoup rapport avec le projet de loi C-155. Elle avait cependant quelques liens.

Nous allons commencer avec M. Siddon.

M. Siddon: Je vous remercie, monsieur le président. Étant dans un certain sens de la région, je n'ai probablement pas profité autant de la présentation audiovisuelle que quelqu'un qui provient du Nouveau-Brunswick. Je crois cependant, monsieur le président, qu'il a été très louable que les maires aient apporté cette note positive à nos délibérations de ce soir.

J'aimerais poser quelques questions au maire de Vancouver qui pourrait peut-être nous dire s'il parle aussi au nom de ses collègues dans ses réponses. Pour commencer, je voudrais cependant préciser que je suis allé en République de Chine il y a deux semaines. Un grand nombre des possibilités excitantes que le maire nous a présentées ce soir et qui sont prévues pour la Colombie-Britannique se réalisent déjà dans la République de Chine, monsieur le président.

J'ai eu un entretien fascinant, par exemple, avec le président de la *China Steel Company* qui nous a parlé des primes de productivité versées chaque mois à ses ouvriers, ainsi que des piscines et installations récréatives situées à l'usine même. Lorsque nous avons parlé du charbon qu'ils achètent du Canada et de l'Australie, il a déclaré qu'ils avaient acheté un peu de charbon de *Fording Coal* et de la région de Sparwood, et qu'il y avait de nouveau grève dans ce secteur.

Je crois, monsieur le président, que le maire et tous ses collègues de la Colombie-Britannique se rendent compte de la gravité du problème qui consiste à assurer la productivité et la livraison de nos produits vers les ports et les eaux à marées et que la sécurité des approvisionnements est très importante pour nos clients étrangers. Elle l'est probablement plus à court terme qu'une injection majeure de capitaux dans le réseau de transport, parce que si nos clients ne peuvent être assurés que leurs navires seront chargés à temps au port de Vancouver et ailleurs, ils iront voir ailleurs.

J'ai voulu commencer mon intervention en faisant valoir ce point, monsieur le président.

Le président: Le fervent appui que vous avez manifesté à l'égard du socialisme nous a aussi réjouis, monsieur Siddon.

M. Siddon: Je n'ai pas parlé de socialisme. Taiwan est un pays libre.

Monsieur le président, j'aimerais poser quatre questions précises au maire parce qu'avec tout le respect que je vous dois, j'estime qu'il est passé à côté du problème véritable qui nous réunit ici aujourd'hui. Notre travail consiste à réunir les vues des témoins sur la question de savoir s'il faudrait verser ou non une subvention spéciale aux producteurs céréaliers de l'Ouest du Canada pour l'expédition de leurs céréales et autres

[Texte]

indicate whether he, or together with the other mayors collectively, has a view on whether we should continue some degree of subsidy to the agricultural section, particularly the grain producers. I would like to know the mayor's view on that.

Secondly, I would like to know, if he is in favour of subsidies, that they be paid to the producer or the railway. As we have heard earlier, Mr. Chairman, The Vancouver Board of Trade, the Chamber of Commerce, the Employers' Council of British Columbia, many groups, have come forward and said they would prefer that the subsidies be paid to the producer, and recognize the importance of paying subsidies to our grain producers. I would like to know the views of Mayor Harcourt and the other mayors on that.

Furthermore, is the mayor in favour of a restrictive clause for specialty grains, as has been called for by the Port of Vancouver, and does he feel that we should return to Ottawa and press the government to introduce that amendment to the legislation?

Finally, the fourth specific question, is he in favour of including the BCR by way of an amendment in the revised form of Bill C-155? I would like the mayor to address himself to the necessity or otherwise of amendments in the legislation.

The Chairman: Mayor Harcourt.

Mayor Harcourt: Mr. Chairman, our council has not taken a specific position on those questions. We are just simple city folk who do not know the ins and outs, and have not had the opportunity or time to follow the almost Byzantine debate about who is wrong and who is right and what should be done.

What we have said, though, and what I am authorized to say, and I think you can see that the rail transportation is a part, but only a part, an important part, of what is happening out here, is that it is vitally important, and it is the only point that I came to say, and I am authorized to say, that whatever compromises or changes it is going to take to work out an equitable solution between the railroads, the farmers and the other people who provide the basic resources and the federal government, please do it.

I do not have a helpful opinion on any of those four, and I am not authorized to come to any specific suggestions to you, Mr. Siddon. It is not that I am ducking the issue, it is that we really have not spent a great deal of time considering the pros and cons of it as a council. We are just here urging you in the next three or four months to come to an equitable solution and let us get on with the upgrading that you can see is a very important part of British Columbia's economic future.

The Chairman: Mayor Colgur.

Mayor Colgur: Mr. Chairman, Mr. Siddon has twice today now referred to the question of the Fording employees being on strike. I would like to respond to that question, Mr. Chairman, by saying that, one, I take offence with the comparison that he

[Traduction]

produits agricoles. Le maire n'a pas précisé si ses collègues ou lui-même estiment que l'on devrait continuer d'accorder certaines subventions au secteur agricole, particulièrement aux producteurs céréaliers. J'aimerais savoir ce qu'il en pense.

Deuxièmement, s'il est en faveur des subventions, j'aimerais savoir s'il préconiserait qu'elles soient versées aux producteurs ou aux compagnies ferroviaires. Comme nous l'avons entendu plus tôt, monsieur le président, le *Board of Trade* de Vancouver, la Chambre de commerce, le Conseil des employeurs de la Colombie-Britannique et de nombreux groupes ont déclaré préférer que les subventions soient versées aux producteurs et reconnaissent l'importance de verser des subventions aux producteurs céréaliers. J'aimerais savoir ce qu'en pensent le maire Harcourt et ses collègues.

En outre, le maire est-il en faveur d'une disposition restrictive à l'égard des céréales spéciales, comme l'a demandé le port de Vancouver et estime-t-il que nous devrions retourner à Ottawa et exhorter le gouvernement à présenter ce genre d'amendement à la mesure législative?

Enfin, ma quatrième question est la suivante: favorise-t-il l'inclusion du BCR par le biais d'un amendement à la version révisée du projet de loi C-155? J'aimerais que le maire parle de la nécessité ou non d'amendement à la mesure législative.

Le président: Maire Harcourt.

Le maire Harcourt: Monsieur le président, notre conseil n'a pas adopté de position précise à l'égard de ces questions. Nous sommes de simples citadins qui ne connaissent pas les méandres de la question et n'ont pas eu la chance ou le temps de suivre le débat quasi byzantin quant à savoir qui a raison, qui a tort et ce qu'il faudrait faire.

Je suis sûr que vous vous rendez compte que le transport ferroviaire n'est qu'une partie, quoique importante, de ce qui se passe ici. Nous avons cependant dit et je suis autorisé à déclarer que ce qui est d'importance vitale, et c'est le seul point que je suis venu faire valoir et que je suis autorisé à soulever, c'est que peu importe les compromis ou les changements nécessaires pour en arriver à une solution équitable entre les compagnies ferroviaires, les agriculteurs, les fournisseurs des ressources primaires et le gouvernement fédéral, faites-le s'il-vous-plaît.

Je n'ai pas d'avis utile sur aucun de ces quatre aspects et je ne suis pas autorisé à vous soumettre des suggestions particulières, monsieur Siddon. Ce n'est pas que j'esquive la question, mais plutôt que nous n'avons pas vraiment consacré beaucoup de temps à l'étude du pour et du contre de la question. Nous sommes simplement venu vous exhorter à en arriver à une solution équitable dans les trois ou quatre mois à venir et nous laisser poursuivre les améliorations qui, comme vous pouvez le voir, constituent un rouage très important de l'avenir économique de la Colombie-Britannique.

Le président: Maire Colgur.

Le maire Colgur: Monsieur le président, deux fois aujourd'hui M. Siddon a fait allusion à la question de la grève des employés de Fording. J'aimerais répondre à cette question, monsieur le président, en disant premièrement que je prends

[Text]

makes with the Republic of China. I take the view that our employees in our area are entitled to their rights of free collective bargaining; and if Mr. Siddon is suggesting that we should do away with that and follow a form being used by the Republic of China, I am opposed to Mr. Siddon's point of view.

Mr. Siddon: I did not suggest that, sir. They have that right there, too.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I was a little surprised to hear Mr. Colgur talking about the MPs for the Kootenays not having spent very much time on this issue and not caring about it. I am not sure whom he was referring to, but I know Sid Parker, who is a former railway worker and one of our very active members of caucus, has spent a lot of time attempting to get the government to adopt a policy of railway up-grading, outlined in the NDP policy of some months ago, which would make better use of the money that was being allocated. It would provide more jobs, not just in development here, but also in Thunder Bay, where improvements need to be made, and at Churchill. It would provide more development and would have, through the policy of increasing equity investment in the railways, so the money would have been spread, reduced the inflationary effect which the policy has clearly had since CP shares have increased by 30%. So I was surprised, and I think disappointed, that someone who has worked so hard at attempting to get an upgrading program for his part of the country should be so maligned.

[Translation]

ombrage de la comparaison qu'il fait avec la République de Chine. J'estime que les employés de notre région ont droit à la négociation collective libre. Si M. Siddon suggère que nous devrions faire disparaître ce droit et suivre le système de la République de Chine, je m'oppose à son point de vue.

M. Siddon: Ce n'est pas ce que j'ai proposé, monsieur. Les employés ont aussi ce droit là-bas.

Le président: Merci, monsieur Siddon. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. J'ai été un peu étonné d'entendre M. Colgur dire que les députés de la région des Kootenays n'ont pas consacré beaucoup de temps à cette question et ne s'y intéressent pas. Je ne sais pas exactement de qui il voulait parler, mais je connais Sid Parker, qui est un ancien cheminot et maintenant un membre très actif du caucus. Il a passé beaucoup de temps à essayer de convaincre le gouvernement d'adopter la politique de la modernisation des chemins de fer, que le NPD a exposée il y a quelques mois et qui constituerait une bien meilleure affectation des crédits. Cela permettrait de créer des emplois, non seulement dans le domaine de l'expansion des installations ici, mais aussi à Thunder Bay, où il faudrait apporter des améliorations, et à Churchill. On aurait ainsi pu entreprendre davantage de travaux d'expansion et, parce que cette mesure prévoit une participation accrue aux chemins de fer et que les sommes auraient été mieux réparties, cela aurait réduit les pressions inflationnistes que la politique a de toute évidence exercées puisque les actions de CP ont augmenté de 30 p. 100. J'ai donc été très étonné, et déçu aussi, je l'avoue, de voir qu'on calomnie à un tel point quelqu'un qui a travaillé d'arrache-pied pour obtenir l'établissement d'un programme de modernisation dans son coin du pays.

• 2135

Some hon. Members: Hear! Hear!

Mayor Colgur: Mr. Chairman, can I respond to that question, if that is a question or a comment?

The Chairman: Yes. I think it is fair that you should have an opportunity to respond, Mayor Colgur.

Mayor Colgur: Mr. Chairman, I think it is necessary, because the member of the committee has distorted the question and the comment I made.

What I said, Mr. Chairman, is that our Member of Parliament, Sid Parker, has not fully represented our position. He has been—he has had representation made to him by all of the Mayors and Councils that you see sitting before you from the southeast today. He has chosen to present in the House, on the other hand, petitions on behalf of two or three farming groups in the Province of Saskatchewan, rather than represent the position of his constituents. That is our concern, Mr. Chairman. We are therefore not at all assured by our member's representation that our view will be heard, and that, Mr. Chairman, is why we are here today.

Des voix: Bravo!

Le maire Colgur: Monsieur le président, me permettez-vous de répondre à cette question, s'il s'agit bien d'une question ou d'une observation?

Le président: Oui, en toute justice, je crois qu'il faut vous donner l'occasion de répondre, monsieur le maire.

Le maire Colgur: Monsieur le président, je pense que cela s'impose, parce que le membre du comité a déformé la question que j'ai posée et l'observation que j'ai faite.

Monsieur le président, j'ai dit que notre député, M. Sid Parker, n'a pas présenté intégralement notre position. Tous les maires et conseils du sud-est qui sont assis devant vous aujourd'hui lui ont présenté des instances. Mais il a préféré faire part à la Chambre des communautés de pétitions venant de deux ou trois groupes agricoles de la Saskatchewan plutôt que de se faire le porte-parole de ses commettants. Voilà ce qui nous inquiète, monsieur le président. Nous ne sommes pas du tout sûrs qu'on vous transmette nos vues et c'est pour cela que nous sommes ici aujourd'hui.

[Texte]

The Chairman: I think both sides have had a kick at the cat and I would suggest that Mr. Althouse should put questions with regard to our witnesses' position on Bill C-155.

Mr. Althouse: Yes. With regard to C-155, I think the committee has now completed three weeks of hearings. We have heard, I think, just about every side of the argument. We may still be surprised yet, but I do not think so. What we have found is that while this may appear to be a comprehensive solution to some of the transportation problems of the country, some of the other aspects of the bill, namely the change in the rate farmers are being asked to pay, is a very ad hoc effect on the agricultural policy of this country, and I am wondering if the mayors would not—what the mayors' reaction is to a suggestion made very early in this whole debate on this bill. What do you think of splitting the bill and dealing with the railway up-grading portion of it, and taking more time for the very serious and long-term community and social effects embodied in the rate increase? It seems to me they are probably two separate policies anyway. What is your reaction, as mayors, to dealing with the transportation part of the bill, and spending a proper amount of time on the agricultural aspect of it, which, as we heard, gets into feed grain, community development, a whole host of things the Minister of Transport probably had not thought of when he made this proposition in the first place?

The Chairman: You are directing that to a specific mayor, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Mr. Chairman, I think I will allow them to decide whether one or two of them wish to respond.

Mayor Colgur: Well, Mr. Chairman, I can certainly start.

The Chairman: Mayor Colgur.

Mayor Colgur: I think I can speak generally on that point, Mr. Chairman. What the member is suggesting is tantamount to doing nothing, and that is our concern, that no decision is the worst possible decision. That to me—and I believe I am speaking for the other mayors—is tantamount to another elongated delaying tactic, which will really result in our having nothing in Canada other than what we have had for the last 85 years, which is basically now long out of date. I suppose another way of looking at it, Mr. Chairman, is: it is tantamount to trying to update the dinosaur, which is now extinct.

• 2140

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Well, I think the committee members know that bills have been split in the past and that parts of bills go through very quickly while other less simple parts sometimes take much longer.

The port of Vancouver today presented a brief, and I think it would be fair to say they rejected unfettered free enterprise, but opted for some continued restrictions to free trade by

[Traduction]

Le président: Je pense que les deux parties ont chacune eu l'occasion de prononcer leur harangue. J'inviterais maintenant M. Althouse à poser des questions sur les vues de nos témoins à l'égard du Bill C-155.

M. Althouse: Oui. Le comité vient de terminer trois semaines d'audiences. Nous avons entendu tous les arguments possibles, je crois. Il se peut qu'on nous en présente d'autres, mais j'en doute. Nous avons en fait constaté que, même si cela semble une solution complète aux problèmes de transport qui existent au Canada, certains aspects du projet de loi, notamment la modification proposée aux tarifs imposés aux agriculteurs, auront une répercussion bien particulière sur la politique agricole. Je me demande donc ce que les maires pensent d'une proposition faite au tout début des discussions sur le bill. Que diriez-vous si l'on divisait le bill afin de traiter dès maintenant des dispositions sur la modernisation, quitte à consacrer plus de temps à l'étude des répercussions sociales profondes et à long terme qu'aura l'augmentation tarifaire? Il me semble de toute façon que nous sommes en présence de deux politiques distinctes. Que diriez-vous en tant que maires, si l'on examinait tout d'abord les dispositions sur le transport, pour ensuite passer tout le temps qu'il faudra sur l'aspect agricole? Dans cette deuxième partie, nous devrons nous pencher sur les graines de fourrage, le développement communautaire et une foule d'autres aspects que le ministre des Transports n'a probablement pas envisagés lorsqu'il a présenté ce projet.

Le président: Votre question s'adresse-t-elle à un maire en particulier, monsieur Althouse?

M. Althouse: Monsieur le président, je leur laisse le soin de décider lequel ou lesquels d'entre eux vont répondre.

Le maire Colgur: Eh bien, monsieur le président, je puis certes commencer.

Le président: Le maire Colgur.

Le maire Colgur: Je pense pouvoir traiter de ce point, monsieur le président. Essentiellement, le député propose de ne rien faire, et voilà ce qui nous préoccupe: l'inertie est certes la pire solution. J'estime quant à moi—and je pense me faire ainsi le porte-parole des autres maires—qu'il s'agit là purement et simplement d'un stratagème visant à atermoyer encore plus l'étude de la question. Nous nous retrouverons avec rien de plus que ce qui existe au Canada depuis 85 ans et qui est depuis longtemps périmé. On peut aussi dire, monsieur le président, qu'il ne s'agit ni plus ni moins que d'une tentative visant à rajeunir le dinosaure qui, comme chacun le sait, a depuis longtemps disparu.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Eh bien, les membres du comité savent, je crois, que l'on a divisé des projets de loi dans le passé. Certaines parties peuvent être étudiées très rapidement tandis que d'autres, plus complexes, exigent plus de temps.

Dans le mémoire qu'il a présenté ici aujourd'hui, le port de Vancouver a rejeté, il me semble, un régime de libre entreprise absolument sans entrave. Il s'est plutôt dit favorable au

[Text]

proposing amendments which would continue to I guess require—if that is a kind enough word—grain that is shipped under the rates to go through a Canadian port, in this case the port of Vancouver. They were reacting to the Prairie Malt case, which apparently allows grain to be diverted from Vancouver down to a U.S. port and still take advantage of the rate. I guess what that told some of us, as members of the committee, was . . . it indicated the very great benefit that the Crow rate has been to the port of Vancouver in its development as a grain port, through the fact that up until a recent court ruling, all grain that was shipped under the rate was considered by law to be forced through a Canadian port, in this case Vancouver, but also Montreal and some others have benefited as well. I wonder if there is any concern about what the effects of this bill will be on ports such as your own if the subsidized aspects—if that is the word for it—are removed from it.

The Chairman: Mayor Harcourt.

Mayor Harcourt: Well, again, we have put in strong representations to the federal government about the port legislation. I realize that the port of Vancouver has received a great deal of benefits from that particular source of revenue, but you should know that until recently the port of Vancouver was the only money making port in the country on its own hook, and that the major problem with the port was not the port; it was Ottawa, and three bureaucrats making decisions about very minor capital decisions and others that strangled the port and would not allow it to breathe and to be competitive with the other west coast ports. And we put in very strong briefs, unanimous briefs, from this city, to change the port legislation and give greater autonomy to our ports so that we could reinvest that money. Now . . .

The Chairman: And we fixed it too.

Mayor Harcourt: You did, and we are very pleased. You have gone 70% of the way and we are prepared to be patient for the other 30% that we would like you to go. And it is not just important to us; it is important for the great port of Prince Rupert, which is going to be of very great significance to the country, and I think that Mayor Lester should maybe speak about that.

The Chairman: Mayor Lester.

His Worship Mayor Peter Lester (City of Prince Rupert): Thank you very much.

The Chairman: It is your turn for a commercial message.

Mayor Lester: That should conclude my presentation. The question of course is that the Crow rate subsidy, having a benefit for small ports like Vancouver and large ports like Prince Rupert, and if it were to be removed, what would be the disadvantage to the ports? Well, it seems to me that the mayors here, and I know myself I speak for the area, not only for Prince Rupert but also for Terrace and Kitimat, all the way through I think to Vanderhoof, and this is what I have

[Translation]

maintien de certaines restrictions et a proposé à ce titre certaines modifications qui continuerait d'exiger—si ce mot est bien choisi—que les céréales auxquelles le tarif s'applique passent par un port canadien, en l'occurrence celui de Vancouver. Les auteurs du mémoire songeaient vraisemblablement à l'affaire du Prairie Malt; il semble, dans ce cas, que les céréales puissent être détournées sur un port américain tout en continuant d'être admissibles au tarif. Cela nous a démontré, à nous le membres du comité, que le tarif du pas du Nid de Corbeau avait grandement avantagé le port de Vancouver dans sa tentative de s'imposer comme port céréalier. En effet, jusqu'à ce que les tribunaux rendent leur décision récente, toutes les céréales auxquelles le tarif s'appliquait devaient, en vertu de la loi, être expédiées par un port canadien, en l'occurrence celui de Vancouver. Cette mesure a aussi profité au port de Montréal, entre autres. Je me demande si on s'inquiète des répercussions de ce bill sur des ports comme le vôtre si les dispositions relatives aux subventions, si c'est bien le mot juste, en sont éliminées.

Le président: Le maire Harcourt.

Le maire Harcourt: Je le répète, nous avons présenté au gouvernement fédéral des instances fermes au sujet du projet de loi sur les ports. Je suis parfaitement conscient du fait que le port de Vancouver a grandement bénéficié de cette source de revenus. Mais je vous rappelle qu'à venir jusqu'à récemment il était le seul port canadien à réaliser un profit comptable et que le principal problème qu'il connaissait n'était pas attribuable à son exploitation comme telle, mais plutôt à trois bureaucrates d'Ottawa qui prenaient certaines décisions qu'ils n'auraient pas dû au sujet des immobilisations et aussi à d'autres personnes qui ne laissaient pas le port avoir les coudées franches et faire concurrence aux autres ports de la côte ouest. La ville a d'ailleurs présenté des mémoires vigoureux et unanimes pour faire valoir ce point de vue, faire modifier le projet de loi et obtenir pour nos ports une plus grande autonomie de manière à pouvoir réinvestir les sommes réalisées. Voici maintenant . . .

Le président: C'est ce que nous avons fait.

Le maire Harcourt: Oui, et nous vous en sommes très reconnaissants. Vous nous avez accordé 70 p. 100 de nos revendications, et nous sommes disposés à attendre pour les autres 30 p. 100. Cela est important, non seulement pour nous mais aussi pour le grand port de Prince Rupert, qui va jouer un rôle très important pour le Canada. Je pense d'ailleurs s que le maire Lester pourrait expliciter ce point.

Le président: Le maire Lester.

Son Honneur le maire Peter Lester (ville de Prince Rupert): Je vous remercie.

Le président: À votre tour de faire un peu de publicité.

Le maire Lester: Cela devrait me permettre de conclure mon exposé. Signalons tout d'abord que la subvention accordée en vertu du tarif du pas du Nid de Corbeau constitue un grand avantage pour les petits ports comme Vancouver et les grands comme celui de Prince Rupert. Qu'arriverait-il si on la supprimait? En bien les autres maires et moi-même, et je me fais en cela le porte parole non seulement de Prince Rupert mais aussi de Terrace et de Kitimat et de la région qui va

[Texte]

been asked to present to the committee; that the subsidy to the farmers has been a detriment I think to the railways, and while we have not got excellent relations with the CNR, still I think that the state of the railway is of real concern to us, and we can see very clearly that the maintenance of the Crow rate has damaged the railway and distorted the transportation system. And, of course, if that were to be changed, then the situation would be reversed.

The hon. member Mr. Siddon is not here because he made some reference to swimming pools, and in the Republic of China the workers have swimming pools. In Prince Rupert, of course, all you have to do is step outside in the potholes and you are all set.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Mayor Lester, I understand you have been around for a while.

Mayor Lester: I have been around here too long, I can tell you that.

The Chairman: What is your seniority among the mayors of Canada? Do you know?

Mayor Lester: No, but since Prince Rupert is a labour town, the question of course among the labour voters is, does this man have seniority? And therefore he cannot be bumped.

The Chairman: Touché! Monsieur Dubois, cinq minute, s'il vous plaît.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman. I will make some comments in English first, and after I will go to French for asking questions.

I think, in the name of my colleagues, I am very happy to see the mayors here tonight to present their views on this bill, especially Mayor Harcourt. I saw him twice in front of the justice committee and we discussed something about some street, that I forgot the name of the street, and I prefer that.

The Chairman: No free advertising for the City of Vancouver, Mr. Dubois!

Mr. Dubois: But you know I have some possibility this afternoon with my friend, Mr. Neil, to visit a part of your city to see the CN place, and you know as an Expos fan I am very jealous about the roof of your new stadium. Following that, . . .

. . . J'aimerais peut-être poser . . .

Le président: Une minute, s'il vous plaît.

Mr. Dubois: . . . to explain . . .

Le président: Je veux expliquer le système de traduction.

Mr. Dubois: No, you are better than me, Mr. Chairman, to explain that.

The Chairman: Okay. Use your earpiece and turn the turn-buckle to channel 1. And make sure the volume is up enough so you can hear it.

Monsieur Dubois, s'il vous plaît.

[Traduction]

jusqu'à Vanderhoof, voulons faire voir au comité que la subvention accordée aux agriculteurs l'a été au détriment des chemins de fer. Nous n'entretenons certes pas d'excellentes relations avec le CN, mais je crois que sa situation nous préoccupe grandement et nous sommes conscients du fait que le maintien du tarif du pas du Nid de Corbeau a nui aux sociétés ferroviaires et été défavorable au réseau de transport. Et bien sûr, si cela changeait, la situation serait inversée.

M. Siddon n'est pas ici actuellement, mais il a dit qu'en République populaire de Chine, les travailleurs avaient des piscines. À Prince Rupert, nous avons des nids-de-poule à la place.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Monsieur Lester, je crois savoir que vous êtes là depuis un bon moment.

Le maire Lester: Depuis trop longtemps.

Le président: Quelle est votre ancienneté par rapport aux autres maires canadiens? Le savez-vous?

Le maire Lester: Non, mais Prince Rupert est une ville de travailleurs, et ces derniers se demandent toujours au moment des élections, si quelqu'un a de l'ancienneté. Dans l'affirmative, ils refusent évidemment de le limoger.

Le président: Excusez-moi. *Mr. Dubois, five minutes please.*

M. Dubois: Merci, monsieur le président. Je vais faire quelques observations en anglais tout d'abord et je poserai ensuite mes questions en français.

Au nom de mes collègues, je tiens à signaler à quel point nous nous réjouissons d'avoir les maires, et spécialement le maire Harcourt, parmi nous ce soir pour les entendre exposer leur vues sur le bill. J'ai vu M. Harcourt deux fois au comité de la Justice et nous avons discuté de certaines choses à propos d'une rue, dont j'oublie le nom, et c'est peut-être mieux ainsi.

Le président: Pas de publicité gratuite pour la ville de Vancouver, monsieur Dubois.

M. Dubois: Mais vous savez que j'aurai peut-être l'occasion cet après-midi de visiter votre ville avec mon ami M. Neil et de voir le nouvel emplacement du CN. En tant que fervent des Expos, je suis aussi très jaloux du toit dont est muni votre stade. Enfin . . .

. . . I would like to ask . . .

The Chairman: One minute, please.

M. Dubois: . . . afin d'expliquer . . .

The Chairman: I would like to explain how the translation system works.

M. Dubois: Vous vous y connaissez mieux que moi, monsieur le président.

Le président: Très bien. Servez-vous de l'écouteur et syntoniser le canal 1. Assurez-vous que le volume soit assez fort pour entendre.

Mr. Dubois, please.

[Text]

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Comme j'ai compris, monsieur le maire Harcourt, que vous parliez au nom de vos collègues au départ, et également M. Colgur, surtout vous monsieur Harcourt, vous avez dit que vous souteniez le projet de loi et que vous vouliez que rapidement cette législation soit passée.

Est-ce que, au niveau de Vancouver principalement, et j'imagine aussi pour les autres cités qui sont représentées ici ce soir, et principalement surtout pour Vancouver, dis-je, est-ce que vous avez pu établir quelles seraient les retombées économiques en termes monétaires, et aussi en termes d'emplois, après le passage de ce projet de loi et surtout après le fait que C.N. et C.P. feraient beaucoup d'investissements ici dans la région? Ce serait ma première question, monsieur le président.

The Chairman: Mayor Harcourt.

Mayor Harcourt: Mr. Chairman, through you to the member. We have been preparing a port master plan. By that I mean the port authority, and we have very good relationships with our port authority now, and we are aware, because of a study that was done about three years ago that showed that the port of Vancouver contributed over \$2.4 billion to the economy of this area. Now, that was three years ago. We are aware that the overall expenditure that is anticipated on rail upgrading is somewhere around \$17 billion, and it is our anticipation that if those improvements go in, that the tonnage in the port of Vancouver will double by the end of this century. Now, if you then have some people go back and work through the revenue that would be produced by that, I think you can see that it is in the billions of dollars, not just for Vancouver but for Canada. And I want to make it clear that we are here not as selfish west coasters who have the barrier of the Rockies; our people in Vancouver are very proud of the fact that we are Canada's gateway to the Pacific basin, and my colleagues from all over B.C. come to downtown B.C. and can sit under a dome stadium without having the rain or snow interfere with the game. And we feel sorry for you people in the smaller cities of Toronto and Montreal.

So, we realize that there is a tremendous benefit to the country if it goes through, and we have a rough idea of the financial benefits, and I think I have given you some of the figures that we do have, but I have not been able to project them out and I am not sure that we have that information. I would suggest that you talk to the Port Authority who is preparing a 30-year master plan for the port. They could probably get you that information.

• 2150

The Chairman: The next time we travel we are going to establish a system of fees for commercial messages, and that way we will be able to pay our expenses.

You have a question, Mr. Dubois?

Mr. Dubois: The other mayors, I think, have some comments.

[Translation]

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

As I understand it, Mr. Harcourt, and you were speaking for your colleagues also, and Mr. Colgur, but especially you, Mr. Harcourt, said that you supported the bill and that you wanted to see this legislation passed quickly.

Have you been able to ascertain the economic impact, both in financial and job terms, in Vancouver especially, but also on the other municipalities represented here tonight, of this piece of legislation, particularly in view of the fact that CN and CP would invest considerable amounts of money in this region? That would be my first question, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Harcourt.

Le maire Harcourt: Monsieur le président, je m'adresse au député, par votre intermédiaire. Nous avons préparé un plan directeur du port. Je veux dire par là l'administration du port, avec laquelle nous entretenons actuellement d'excellentes relations. Nous savons, d'après une étude effectuée il y a environ trois ans et selon laquelle le port de Vancouver a injecté plus de 2,4 milliards de dollars dans l'économie locale, que l'on consacrera approximativement 17 milliards de dollars aux travaux de modernisation des chemins de fer. Avec ces améliorations, le tonnage du port de Vancouver doublera sans doute d'ici la fin du siècle. Si vous calculez les recettes qui seraient ainsi produites, vous constaterez que cela va chercher dans les milliards, et non pas seulement pour Vancouver mais pour l'ensemble du Canada. J'insiste sur le fait que nous ne sommes pas venus ici pour défendre l'intérêt égoïste des riverains du Pacifique qui sont isolés par les Rocheuses. Les résidants de Vancouver sont très fiers du fait que leur ville soit la porte d'entrée du bassin du Pacifique. Et mes collègues de tous les coins de la province peuvent venir à Vancouver et assister à un match sportif protégés de la pluie et de la neige par un dôme. Et nous avons pitié de vous qui habitez les petites villes de Toronto et Montréal.

Nous sommes donc conscients du fait que cette mesure, si elle est adoptée, apportera de grands avantages au Canada. Nous avons une grossière idée des avantages financiers. Je pense d'ailleurs vous avoir donné les chiffres dont nous disposons, mais je n'ai pu en faire la projection, et je ne suis pas certain que nous ayons ces renseignements. Je vous suggère de parler à l'autorité portuaire qui prépare un plan d'ensemble détaillé des trente prochaines années. Vous pourriez probablement y obtenir ce renseignement.

Le président: La prochaine fois que nous voyagerons, nous établirons un système de tarifs pour les messages commerciaux et de cette façon nous pourrons payer nos dépenses.

Vous vouliez poser une question, monsieur Dubois?

Mr. Dubois: Les autres maires ont, je crois, des commentaires à apporter.

[Texte]

Mayor Lester: It is pretty difficult to put a dollar value on the question you asked. But there is more involved in this Crow rate than simply grain, because of the effect on the railway system. Speaking of our own small part of the country, we have coal and there is also pulp... there is a number of pulp mills in the area—and unless you can guarantee transportation, unless the rolling stock is built up, I just do not think the economy of that area will continue to grow or expand. It seems to me, without being an expert, that at the present time the reason they have been able to maintain their supply of goods and materials for export is because we are in a temporary recession. But once the demand increases, unless there is some change in the Crow rate which affects the railway I think there will be rationing of transportation, which is not good for anybody.

Mr. Dubois: Just a comment, Mr. Chairman. Mayor Harcourt, I will support you very strongly if you are asking for a franchise in baseball for your new stadium. Thank you very much.

The Chairman: It looks as if the final word will be Mr. Fraser's; almost the final word, I always have the final word. Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Thank you, Mr. Chairman.

I listened very carefully to what you have said and I just want to see if I got a clear interpretation of the message you are trying to give us.

I take it that all of you are vitally concerned that the rail capacity of western Canada be up-graded. I do not think there is any doubt that is your message to us. You have all made it quite clear that without this being done, the economic future of all the regions of British Columbia is not going to be what it could be.

Certainly through our own mayor, Mayor Harcourt, I think you have made it pretty clear that you did not come here to debate the pros and cons of various suggestions which may take the place of amendments to this bill when the parliamentary committee considers the bill clause by clause.

I did not take it that you have come here telling us to necessarily pass the bill in exactly the same form as it has been presented to the committee. The message I got is that whatever we do, we do not postpone or unduly delay coming to an appropriate determination as to what can do two things: first, up-grade the rail transportation system and, secondly, of course treat other Canadians in another region of the country as fairly as we can.

I take it that is really what you have been saying. I have found nothing argumentative about what you have said tonight. I think your representations have been cogent and to the point, and if that is your position, I can tell you that you have considerable support among members here from my party. Thank you.

[Traduction]

Le maire Lester: Il est assez difficile de donner une valeur monétaire à la question que vous avez posée. Mais, ce tarif du Nid-de-Corbeau implique plus que de simples céréales à cause de son effet sur le système ferroviaire. Dans le cas de notre petite partie du pays, nous avons du charbon et aussi de la pâte de bois—il y a un bon nombre d'usines de pâte dans la région—et à moins que vous puissiez garantir le transport, à moins que le matériel roulant ferroviaire ne soit amélioré, je ne crois pas que cette région continuera à prospérer. Il me semble, même si je ne suis pas un expert, qu'à l'heure actuelle, la raison pour laquelle ils ont pu maintenir leur approvisionnement en biens et matériaux aux fins d'exportation est que nous sommes temporairement en récession. Mais lorsque la demande augmentera, à moins que l'on apporte des modifications au tarif du Nid-de-Corbeau en ce qui concerne les chemins de fer, je crois qu'il y aura un rationnement du transport, ce qui n'est pas bon pour qui que ce soit.

M. Dubois: Permettez-moi ce commentaire, monsieur le président. Monsieur le maire Harcourt, je vais vous appuyer très fortement si vous demandez pour une franchise de baseball pour votre nouveau stade. Merci beaucoup.

Le président: Il me semble que vous aurez le dernier mot monsieur Fraser; enfin, presque le dernier, parce que j'ai toujours le dernier mot. Monsieur Fraser.

M. Fraser: Merci, monsieur le président.

J'ai écouté attentivement ce que vous avez dit et je veux voir si j'ai bien compris votre message.

Je comprends que vous désiriez ardemment que le service ferroviaire soit amélioré dans l'Ouest du pays. Je crois qu'il n'y a pas de doute que c'est le message que vous voulez nous transmettre. Vous avez tous exprimé clairement que si cela n'est pas fait, l'avenir économique de toutes les régions de la Colombie-Britannique ne sera pas ce qu'il devrait être.

Par l'intermédiaire de notre propre maire, M. Harcourt, je crois que vous nous avez transmis clairement que vous n'êtes pas venus ici pour débattre le pour et le contre de diverses suggestions qui pourraient remplacer les modifications de ce projet de loi lorsque le comité parlementaire considérera ce projet article par article.

Je ne pense pas que vous soyez venus nous dire d'adopter nécessairement le projet de loi tel qu'il a été présenté au Comité. Il me semble comprendre que peu importe ce que nous fassions, nous en arrivions à déterminer sans reporter ni retarder indûment notre décision à savoir ce qu'il faut faire entre deux choses: d'abord améliorer le système de transport et deuxièmement, bien sûr, traiter les Canadiens des autres régions aussi justement que nous le pouvons.

Je crois que c'est vraiment ce que vous avez dit. Je n'ai pas trouvé de matière prêtant à discussion dans ce que vous avez dit. Je trouve que vos représentations étaient convaincantes et valides, et si c'est là votre position, je puis vous assurer que vous avez un appui considérable de la part des membres de mon parti. Merci.

[Text]

Mayor Lester: May I respond to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, sir.

Mayor Lester: You are quite right in what you said on all counts, and I think it is a very reasonable approach to take.

What we are concerned about, of course, is the railway transportation, but more importantly, I think you will find that this is a much larger issue in the province than people here might suspect.

I do not suggest if you walk down the streets of Prince Rupert and you ask anybody what is the most important thing in their minds, they will not say the Crow rate. But at the same time, instinctively they believe that some help should be given by Parliament to assist the transportation system through the change in the Crow rate.

The Chairman: Thank you, Mayor Lester. Mayor Harcourt.

Mayor Harcourt: Mr. Chairman, I would just like to say that the remarks of my friend John Fraser are accurate as to my position and the position of our council. We do not have a specific solution for you. We are urging you to see that there is some give and take so that we can have a solution in the fall. I think there is going to have to be.

If you would like my personal feeling about it, and it is not an informed one where I have gone through all the various party positions—I have not—but my feeling is that the concerns of the farmers on the Prairies are going to have to be considered more, and I think they have some legitimacy. I feel that the railroads are going to have to make a bigger commitment and a firmer commitment, rather than the fragile commitments that they have made to date. That is the impression that I have. If you were to ask me any more detailed questions, I really would not be able to help you very much, but what I am really saying is that all of us here are struggling with how to help you who have all this information to reach the necessary face-savings, accommodations, compromises and commitments to do what we all would like to see done. We do not have that. You are the people who are studying it; we are just urging you to get on with it and to see that the give and take is done so that it does happen.

The Chairman: Thank you, Mayor Colgur.

Mayor Colgur: Thank you, Mr. Chairman, if I could just add to Mayor Harcourt and Mayor Lester's comments.

Mr. Chairman, our greatest fear is that nothing will happen, that we will fight and that the committee will fight to maintain the status quo. We are concerned that that could be devastating to the Province of British Columbia.

We are mindful of the problems that exist in other parts of the country, and we certainly agree with the comments by Mr. Fraser that we should not close the doors on all of those. But, Mr. Chairman, if the committee chooses to do nothing, we believe that will be devastating to all Canadians. Certainly we have our own constituents who we have to represent and we are mindful of doing that, but if we have to advise our

[Translation]

Le maire Lester: Puis-je répondre à cela, monsieur le président?

Le président: Oui, monsieur.

Le maire Lester: Vous avez raison sur tous les points et je crois que c'est une bonne approche à prendre.

Ce qui nous préoccupe est bien sûr le transport ferroviaire, mais ce qui est plus important, je crois que vous verrez que cette question est beaucoup plus importante dans cette province que les gens ici ne le supposent.

Je ne prétends pas que si vous vous promenez dans Prince Rupert et que vous demandez à quelqu'un ce qui le préoccupe le plus, il vous répondra le tarif du Nid-de-Corbeau. Mais les gens pensent que le Parlement devrait aider à améliorer le système de transport en modifiant le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le président: Merci, monsieur Lester et monsieur Harcourt.

Le maire Harcourt: Monsieur le président, je voudrais tout simplement dire que les commentaires de mon ami John Fraser sont précis en ce qui concerne ma position et celle de notre conseil. Nous n'avons pas de solution particulière à vous proposer. Nous vous prions de voir à ce qu'il y ait des concessions pour que nous ayons une solution cet automne. Je crois qu'il devra y en avoir une.

Si vous voulez mon opinion personnelle, et elle n'est pas nécessairement avisée car je ne me suis pas renseigné sur les diverses opinions du parti, je crois que les inquiétudes des agriculteurs des Prairies devront être prises davantage en considération et je crois qu'elles sont légitimes. Je pense que les sociétés ferroviaires devront s'engager de façon plus concrète qu'elles ne l'ont fait jusqu'à maintenant. C'est l'impression que j'ai. Si vous me posez des questions plus détaillées, je ne pourrais pas vous aider beaucoup, mais ce que je cherche à dire est que tous ceux d'entre nous qui sommes ici essayons de trouver un moyen de vous aider, vous qui disposez de toute cette information, à faire les ajustements et les compromis, à prendre les engagements nécessaires pour faire ce que nous aimerions tous voir accompli. Nous n'y sommes pas arrivés. Vous êtes les personnes chargées de l'étude; nous ne vous demandons que d'avancer et de voir à ce que les compromis soient faits de façon à arriver à une solution.

Le président: Merci, monsieur le maire Colgur.

Le maire Colgur: Merci, monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose aux commentaires des maires Harcourt et Lester.

Monsieur le président, ce que nous craignons le plus est qu'il n'arrive rien, que nous allons nous battre et que le Comité essaiera de maintenir le statu quo, ce qui nous semble catastrophique pour la Colombie-Britannique.

Nous sommes attentifs aux problèmes qui existent dans d'autres parties du pays et nous sommes d'accord avec les commentaires de M. Fraser que nous ne devons pas fermer la porte sur ces problèmes. Mais, monsieur le président, si le comité décide de ne rien faire, nous croyons que les répercussions seront désastreuses pour tous les Canadiens. Bien sûr nous devons représenter nos propres électeurs et nous ne

[Texte]

constituents that after having gone through this process nothing has happened, I believe that all of Canada will be the worse for that.

So there is our concern, Mr. Chairman, that nothing will happen, and we want to see something happen and that is why we have come here, with your consent. Thank you.

The Chairman: I do not think, Mayor Colgur, that the members of this committee have gone through and will go through what we are planning to go through in the next few weeks and the last two weeks to do nothing. I have come to know the members of this committee pretty well over the last three and a half years. It is not a do-nothing committee; in fact, it is one of the most active committees in the entire House. We have a habit of doing things. I suspect we will be doing something this time.

With that, I would thank all of you for your appearance here tonight. We appreciate your coming. We appreciate your positive attitude and your forthright statements, and we thank you for your contribution to the proceedings of our committee.

I would like to also say that it was refreshing to come to Vancouver, to enjoy your nice, fresh weather and get a good drink of water.

A Witness: You must have been in Regina.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Before we adjourn, could I have the wish of the committee with regard to the appending of briefs presented to the committee since my last request?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much. We will adjourn now until Tuesday morning in Quebec City.

[Traduction]

l'oubli pas mais si après ce processus rien n'arrive, je crois que tout le Canada en souffrira.

Voilà donc nos préoccupations, monsieur le président, que rien ne se passe. Nous voulons que quelque chose change et c'est pourquoi nous sommes venus ici avec votre permission. Merci.

Le président: Je ne crois pas, maire Colgur, que les membres de ce Comité ont passé les deux dernières semaines et passeront au travers des prochaines semaines pour ne rien faire. J'en suis venu à connaître très bien les membres de ce Comité au cours des trois dernières années et demie. Ce n'est pas un comité qui n'arrive à rien; en fait, c'est un des comités les plus actifs de toute la Chambre. Nous avons l'habitude de faire les choses. Je crois que nous allons faire quelque chose cette fois-ci.

Sur ce, je vous remercie tous de vous être présentés ici ce soir. Nous l'appréciions. Nous apprécions votre attitude positive et vos francs énoncés et nous vous remercions de votre contribution à cette séance de notre comité.

J'aimerais également vous dire que c'était plaisant de venir à Vancouver, de profiter de votre beau temps frais et de boire de la bonne eau.

Un témoin: Vous avez dû aller à Regina.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Avant d'ajourner la session, plaît-il au Comité d'annexer les exposés présentés à ce Comité depuis ma dernière demande?

Des voix: Accepté.

Le président: Merci beaucoup. Nous ajournerons jusqu'à mardi matin à Québec.

APPENDIX "TRPT-113"



SUBMISSION OF

COUNCIL OF FOREST INDUSTRIES OF BRITISH COLUMBIA

TO

HOUSE OF COMMONS

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

REGARDING

BILL C-155

WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

July 1983



BACKGROUND

This paper has been prepared on behalf of the Council of Forest Industries of British Columbia (COFI) and its affiliated groups, the Cariboo Lumber Manufacturers' Association, and the Interior Lumber Manufacturers' Association. COFI also represents the interests of the Alberta Forest Products Association in transportation matters. Each of the above associations is in full agreement with this submission.

COFI and its affiliated associations act on behalf of over 120 member companies in all areas of common interest except industrial relations and direct selling. Members and affiliates account for over 90 percent of the total product value of the British Columbia forest industry. In 1982 these companies accounted for over 275,000 rail carloads of forest products underscoring the importance of an efficient rail transportation system to the industry.

COFI welcomes this opportunity to address the House of Commons Standing Committee on Transport, and to present its views on Bill C-155.



SUMMARY

The British Columbia forest products industry plays a vital role in the economies of both British Columbia and Canada. The industry employs directly and indirectly approximately 270,000 people, which represents almost one-quarter of the work force in British Columbia. B.C. wood product export sales in 1982 of \$ 4.6 billion accounted for approximately 6 percent of all Canada's exports. The industry also contributed taxes to the three levels of government in excess of \$1 billion in 1982. The importance of this industry to the health of the Canadian and British Columbia economies should not be underestimated.

The railways play a key role in moving B.C.'s forest products to market. Over 75 percent of wood products moving to the U.S. and Eastern Canada, and many movements to the ports are by rail. The ability of the rail system to move these goods is thus critical to the competitiveness and health of the industry.

The forest industry is very concerned about the possibility of capacity rationing on the railways, as it would severely affect the forest industry. The shortage of funding available to the railways for the major projects that they need to undertake can be directly traced to the existence of the Statutory Rates. These rates, which 80 years ago aided in the growth and development of Western Canada, are now proving to be an impediment to future growth.



COFI is pleased to note that after several years of debate about the required reforms to Western Canada's rail transportation system, the federal government has taken the initiative to place before Parliament, Bill C-155, the Western Grain Transportation Act, which will form the basis of a comprehensive solution to the problem.

It is absolutely essential that action be taken now to ensure that Canada can maintain an efficient, adequate and economic rail system. Failure to resolve the revenue problems of the railways would have a devastating effect on the ability of Canada's railroads to move future projected traffic volumes and would damage Canada's reputation as a reliable export supplier of all bulk commodities.

Although COFI may not agree totally with the specific provisions, the overall thrust of Bill C-155 is in the right direction. Accordingly, on behalf of the B.C. forest industry, COFI urges the speedy passage of this proposed legislation.



THE B.C. FOREST INDUSTRY

The forest industry is the largest industry and employer in British Columbia with over 120 forest products companies employing approximately 90,000 people in 2,500 producing and manufacturing units. With a fairly conservative multiplier effect of 2.0, the industry also accounted for a further 180,000 jobs indirectly through induced and spin-off employment. The direct and indirect employment of 270,000 people represents approximately one quarter of the labour force of British Columbia.

The major commodities produced by the B.C. forest industry are lumber, plywood, pulp, paper and shingles. The 1982 production of these products and forecasts for future production are shown in Table 1.

TABLE 1

B.C. Wood Products - Volume of Production: 1982-2000

	<u>1982</u>	<u>1990</u>	<u>2000</u>
Lumber (m^3)	23,467,000	33,970,000	38,401,000
Plywood (m^3)	1,474,000	2,364,000	2,673,000
Pulp (tonnes)	4,759,000	6,123,000	6,804,000
Paper/Board (tonnes)	1,905,000	2,448,000	2,768,000
Shingles/shakes (squares)	2,920,000	3,910,000	4,420,000



The total value of exports in 1982 resulting from this production is shown in Table 2.

TABLE 2
Value of B.C. Wood Products Exports, 1982

(million dollars)

Lumber	1,814.3
Plywood	102.8
Pulp	1,520.1
Paper	732.7
Shingles & Shakes	143.4
All other	<u>250.7</u>
Total	4,564.0

In 1982, forest products from British Columbia accounted for approximately 50 percent of all exports from the Province, and six percent from Canada as a whole. The magnitude and significance of the forest industry's role in earning export dollars for Canada is known and appreciated by remarkably few Canadians. Canada's forest industry, of which approximately half is in B.C., makes a larger annual contribution to the national trade balance than do mining, petroleum, agriculture and fishing combined.



The forest industry of British Columbia also provides another important contribution to the economy - taxes. In 1982 the industry contributed monies to government coffers in the way of taxes, royalties and stumpage of the following amounts:

Federal Government	\$ 500 million (est)
Provincial Government	\$ 575 million
Municipal Governments	<u>\$ 120 million</u>
TOTAL	\$1,195 million

During the decade 1973-1982, the B.C. forest industry injected a further \$5.4 billion to the economy in the form of new capital expenditures.

As demonstrated above, the economy of Canada and more particularly, British Columbia, depends on a healthy forest industry in British Columbia. However, the competitiveness and health of this industry depends in turn upon the existence of an efficient rail system with sufficient capacity to move its products to the marketplace.



THE B.C. FOREST INDUSTRY AND RAILWAY CAPACITY

The railway system plays a key role in the movement of B.C.'s forest products to market. The primary market for these goods is the United States, and approximately 75 percent of the forest product movements to U.S. destinations are by rail. In 1982, rail movements to the U.S. and Eastern Canada amounted to over 100,000 carloads. The railways are also a key link in the movement of forest products destined for offshore markets.

The ability of B.C. forest products firms to compete in the U.S. market depends on several critical factors:

- . the delivered price
- . the quality of the products
- . the availability of an efficient rail system.

As with many Canadian export products, the price is competitive with other suppliers and the quality of our wood products is extremely high. Thus, the critical factor in competing in U.S. markets is the ability to supply the market in an efficient, reliable and cost-effective manner. At the present time, routing B.C. forest products through eastern border points to the U.S. benefits both the railways and the forest industry. The railways receive greater revenue for the longer hauls over Canadian routes



and the B.C. forest industry gains better access to U.S. destinations through alternative routings and speedier transit in many cases. These benefits offset some of the disadvantages inherent in the fact that B.C. is further away from its markets than its competitors in the U.S. Pacific Northwest and the South.

In the last several years, both industry and government have become aware of an alarming possibility, a shortage of railway capacity. The rapid growth of railway traffic in Western Canada combined with the railways' mounting losses from moving export grain resulted in the inability of the railways to finance the required capital projects to increase capacity on their lines.

The effect of capacity constraints in the rail system in Western Canada would be serious. Canada's reputation as a reliable export supplier would be severely damaged.

The B.C. forest industry, which must compete for eastbound rail capacity with returning empty cars from westbound bulk shipments would be seriously affected. If the ability to efficiently transport the forest products traffic currently moving on the CN and CP mainlines were lost, the competitiveness of the forest industry in U.S. markets would be severely hindered.

COFI is concerned that if railway capacity were rationed, there would be serious negative effects for the forest based economy of



British Columbia, as well as for the national economy. The impacts would include:

1. Loss of earnings for the forest industry.
2. Loss of jobs in the forest industry.
3. Loss of contribution to balance of payments.
4. Loss of taxes paid to all levels of government.
5. Loss of capital expenditures by the forest industry.
6. Loss of revenue for the railways.

Faced with the above situation, COFI joined forces with other industry associations in 1981 to form the Task Force on Canada's Crisis in Rail Transportation. The objectives of the Task Force were to focus attention on the looming railway capacity shortage, and to ensure that the Canadian railways receive compensatory revenues for moving export grain. The Task Force believed that a comprehensive solution to the revenue problems of the railways was required, rather than further "band-aid" solutions, which had been common in the past.

FUNDING RAILWAY CAPACITY

The revenues currently received by the railways for moving export grain only cover approximately 20 percent of the costs of the movement, and impede the development of an economically viable and efficient rail system able to respond to the need for increased capacity. The 86 year old statutory grain rate structure, which



once fostered the development of Western Canada, is now impeding current stability and future growth.

With the exception of export grain, all other major commodities moving by rail are charged compensatory freight rates. In terms of economic efficiency, equity and justice, the railways must be able to charge rates or at least receive revenues that are compensatory for all traffic, including export grain.

It is essential for the health of the rail transportation system that a market-oriented commercial freight rate structure exist for all commodities. Export grain must be placed on the same basis as all other commodities with respect to railway freight rates.

THE B.C. FOREST INDUSTRY AND BILL C-155: CONCLUSIONS

The B.C. forest industry believes that Bill C-155, the Western Grain Transportation Act, is the most important transportation-related bill to come before the House of Commons in recent times. At the heart of the draft legislation is the recognition of the financial problems resulting from the existence of the Statutory Rates and the need to ensure sufficient rail capacity to handle future traffic growth. Its passage is crucial for the continued health of Canadian industries dependent on export markets.



Many parties consider the resolution of the Statutory Rates problem to be a prairie issue only: in truth it is of national interest, affecting the Province of British Columbia, in which forest products represent the most important industry, all users of the railways and the taxpayers. The provision of a subsidy of at least \$650 million annually to ensure that an adequate stock of rail capacity is always available, must be of concern and interest to all tax paying citizens. They must be convinced that the subsidy results in an adequate rail transportation system and that it is provided in the most economically efficient manner possible.

In the past the forest industry has devoted its efforts to ensuring that a comprehensive solution to the rail capacity problem be implemented; however, this does not imply that we have no legitimate interests or concerns about some of the specific provisions. The industry believes that it is in the best interests of Canada as a whole if subsidy payments are made to the producer rather than the railways. Adopting the optional payment formula or some similar mechanism gives the producer greater control over the subsidy and an incentive to use the transportation system in a more efficient manner. Payment to the producer also allows him to use the money according to his particular circumstances and best interests. Accordingly we urge the federal government to consider appropriate amendments to the Bill.



COFI believes that passage of Bill C-155 is crucial to the future health of Canada's economy generally, and more particularly to the health of the economy of Western Canada. While COFI is not in full agreement with some of the specifics of the proposed legislation, the intent of the legislation is commendable, and its speedy passage should be a high priority with all elected federal representatives.

APPENDIX "TRPT-114"

**Allstate****GRAIN COMPANY LTD.**

Phone: (604) 596-3333 Telex: 04-55753 ALLSTATEGR NWR

8431 - 160 St.

Surrey, B.C.

Canada, V3S 3T9

PRESENTATION TO STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION

RE

CROWS NEST RATES AND SPECIAL CROPS

Allstate Grain Company Ltd., is a private, wholly Canadian owned Corporation. We are one of the largest originators, processors, and exporters of Special Crops in Western Canada. We also own and operate a 154,000 MT Inland Terminal at Moose Jaw, Saskatchewan where we handle wheat, flax, rapeseed, and rye. We feel our views are representative of most of the producers we deal with in Western Canada.

The Crows Nest Rates are a subsidy to Western Grain Producers to ship wheat, oats, barley, flax, rapeseed, rye, buckwheat, and screenings, to Vancouver or Thunder Bay and corn to Thunder Bay. Grain shipped to Thunder Bay can be forwarded to Eastern or U.S. destinations. However grain shipped to Vancouver must be loaded for export to destinations abroad and cannot be utilized domestically or shipped to the U.S. This is one inequity which should be corrected.

Theoretically, Canadian grain is sold into the export market at competitive world prices by the Canadian Wheat Board and Canadian exporters. The export prices less charges including freight reflect the price received by the producer. At present, the cost of shipping Crow grain from Moose Jaw to Vancouver for export is \$5.84 per MT. The cost of shipping special crops not under crow rates is about \$50.00 per MT.

A farmer decides what to plant on the basis of net return per acre, risk factors, quotas, and crop rotation. If he receives freight subsidies on some grains and not others, then obviously crow grains have a price advantage over special crops and in effect the government is encouraging the production of crow grains versus other crops through freight subsidies. At times our wheat or barley surpluses are caused in part by crow subsidies which encourage their production rather than an equal freight basis which would enable economic production of other grains which could possibly be more readily marketed.

Production of special crops has been increasing in Western Canada and they are a significant factor in the Western Grain Economy. Here is a list of special crops, acreage, and approximate production:

<u>CROP</u>	<u>ACREAGE</u>	<u>PRODUCTION</u>
Canaryseed	140,000 acres	70,000 MT
Mustard	200,000 acres	80,000 MT
Lentils	140,000 acres	50,000 MT
Peas	150,000 acres	105,000 MT
Fababeans	20,000 acres	15,000 MT
Sunflower	175,000 acres	90,000 MT
Safflower	2,000 acres	800 MT
Dry Beans	40,000 acres	20,000 MT
Alfalfa Pellets	70,000 acres	180,000 MT
 TOTAL	 937,000 acres	 600,800 MT

These figures compare to exports of major crow grains of about 26 million tonnes and acreage of about 47 million. Although special crop acreage has increased in Western Canada, their development has certainly been retarded by the large cost of freight as well as freight decrepancies relative to crow grains.

If freight rates on special crops were equalized with crow grains, we would see an increase in acreage and production of special crops in Western Canada. In addition there are other new crops which could be developed such as millet, chick peas, soybeans, maple peas, etc.

The increase in special crop acreage would displace some acreage from the major grains. However since many are legume crops such as peas, lentils, and fababeans which produce their own nitrogen and improve soil condition and crop rotation, some of the increased acreage would come from summerfallow acreage.

The government is talking about developing a freight structure which would encourage processing in Western Canada rather than exporting raw materials. Handling of special crops add much more value per MT than crow grains do.

Most crow grains are hauled to a country elevator, loaded in rail cars, shipped to the port, cleaned to export standards, and shipped on foreign flag vessels. Here is an approximate breakdown of value added to those products:

Country Elevation	-	10.00 MT
Terminal Cleaning	-	3.00 MT
Terminal Elevation	-	5.00 MT
Fobbing at Port	-	3.00 MT
TOTAL		21.00 MT

Due to stricter quality standards and specialized cleaning and bagging and container shipment of specialty crops, there are far more dollars spent on processing in Canada -

Trucking to Cleaning Plant	-	10.00 MT
Cleaning	-	35.00 MT
Cost of Bags	-	12.00 MT
Port Charges	-	20.00 MT
Ocean Freight	-	50.00 MT
	TOTAL	<hr/> <u>127.00 MT</u>

I have included ocean freight since a good portion of special crops are shipped for export on Canadian ships such as CP Ships, Cast, Sofati, etc.

In the case of alfalfa, processing costs are about 50.00 per MT at origin alone without considering port charges.

If we can encourage increased production of specialty crops through equalized freight rates, we can increase the value added to Canadians by as much as 106.00 per MT relative to crow grains. Thats almost as much as barley, rye, or oats are worth at present!

At one time, Mr. Pepin had indicated that the government would consider spending up to 15 million dollars in freight subsidies to include other crops. On this basis and a present production of about 600,000 MT, this would equate to about \$25.00 per MT.

Oddly enough Mr. Pepin must have done some preliminary calculations because the calculations are as follows:

<u>15 Million Special Crop Subsidy</u>	=	2.3%
650 Million Crow Subsidy		

<u>937,000 Special Crop Acres</u>	=	2%
47,000,000 Crow Acres		
<u>600,800 MT Special Crops</u>	=	2.3%
26,000,000 MT Crow Grains		

However a 15 million subsidy would only reduce rates by 25.00 MT and would not account for any increase in production. Therefore we feel that the new crow rates should be extended to all grain harvested in Canada. The extra money spent on special crop freight subsidies will more than be offset by value added within Canada and the multiplier effect in the economy. If money is to be spent, it should be directed to areas which will reflect the greatest return. In addition equalized freight rates would enable producers to make economic decisions on what crops to grow rather than encouraging production of certain grains through subsidies.

Then there is the question of how to make the subsidy payments - to the producer, to the railway, or both. We strongly favour payments to the producer. This is the only means to ensure that the producer will receive the entire benefit of the subsidy which is what the crow rate is all about.

If the payment is made to the railways, there is no guarantee that the money will be used to ship more grain. In effect we may be shipping about the same amount of grain at higher cost to the producers. In addition, if the rail rates remain low and the payment goes to the railway to subsidize freight, the benefit may be split between the exporter and the overseas buyer. The producer has no control and in some cases may receive no benefit.

We cannot discuss freight rates and transportation without discussing the grain handling system. We cannot hope to export more grain simply by raising freight rates. We also must encourage the development of freight and handling efficiencies.

If the producer receives the payment, he receives the total benefit and can then decide where and how to deliver his grain according to competition for his grain. Payments to the railways will not encourage development of a more efficient transportation system.

In addition, there has to be some equalization and benefits to livestock producers who grow and feed their own grain or who simply buy grain. If there is an export subsidy on grain then of course this discourages the use of that grain in the prairies.

We feel that the subsidy should be paid directly to producers on an acreage basis in relation to the tax assessment value of their land basis cultivated acreage. In this manner, all special crop producers, livestock producers, and alfalfa producers would receive their rightful benefits and this system would certainly be the easiest to administer. Productivity need not be a factor since those growers with better land would also have a higher tax assessment and receive a higher subsidy per acre as such.

We do not believe the Pools have support from a majority of producers in their pay to railroad policy. We feel their policy is largely set by their executive to best suit the Pool's interests. It is becoming increasingly obvious that more and more producers, probably the majority, want to receive the payment directly. If the government would provide the producer with the choice, we think they would find that most of them would chose to receive the payment directly.

In summary we advocate

- Raise the rail rate to compensatory levels
- Pay the producers directly
- Extend the Crow Rate to all grains harvested in Western Canada
- Pay the producers on a cultivated acreage basis relative to tax assessment

ALLSTATE Grain Company Ltd.

APPENDIX "TRPT-115"

"THE NEED FOR CHANGE IS CLEAR,
THE TIME FOR CHANGE IS NOW!"

SUBMISSION BY

THE MINING ASSOCIATION OF BRITISH COLUMBIA

TO

THE TRANSPORTATION COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS

REGARDING BILL C-155,
THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

JULY, 1983

Introduction

The virtues and vices of the Crow Rate on grain have been debated by Canadians for many years. Now at last the Federal Government has brought forward a specific proposal for the reform of the existing system, embodied in Bill C-155, "The Western Grain Transportation Act". This legislation deals with complex issues and is itself a complicated document. Some amendments have already been made, and further modifications may be desirable. But the larger picture is clear and must not be lost sight of: reform of the Crow Rate is urgently needed if the transportation problems of Western Canada are to be solved. Therefore the Mining Association of British Columbia welcomes this opportunity to express its support for Bill C-155.

The Impact of Crow Rates on Railway Investment

In the years ahead, increases in Western Canada's exports of bulk commodities will be important to the economic growth and well-being of the entire country. These exports, including grain, must have efficient and reliable rail transportation. Impartial studies have shown that the historic Crow Rate of 1/2 cent per ton-mile for grain now covers only about 18 per cent of the railways' costs of hauling this traffic, resulting in massive losses for the railways. This means, in turn, that the railways are financially unable to purchase new rolling stock, let alone carry out their plans for modernization and expansion. Yet this expansion is essential, for rail traffic is already dangerously near the capacity point. The recent recession in the world economy has caused a temporary easing of these pressures on rail capacity, because of weakened export markets, but the economic recovery that we are all hoping for, and that now seems to be emerging, means that the rail bottleneck will soon re-appear. In other words, the present respite is temporary. Major railway construction projects take many years to complete, so the time to act to expand rail capacity is now.

The Economic Contribution of B.C.'s Mining Industry

The mining industry plays an important role in the economy of British Columbia and contributes, directly and indirectly, 8 per cent of gross provincial product. The past year was a disastrous one for the industry, with most mines operating well below capacity and several mines closed down entirely. Nevertheless, the operating mines of B.C. employed 17,900 people directly in 1982, and created jobs for several times that number indirectly. B.C.'s mining products contributed about \$1.5 billion to Canada's export earnings, and -- despite record financial losses -- the industry and its employees paid taxes and other levies to various levels of government that totalled \$282 million in 1982. (In normal years, this figure is even larger.)

The Transport Needs of B.C. Mining

Virtually all of the products of B.C.'s mining industry are sold in world markets, where prices are dictated by forces that are beyond the control of local producers. Compared to the competition in other countries, Canada's mines face higher costs in most aspects of their operations: higher wages, greater distances to tidewater, harsher climate, higher government costs, and so on. Furthermore, the recent devaluation of the Australian dollar makes the competition in several key markets even more intense. Of course, a devalued Canadian dollar could offset these disadvantages to some extent, but this is not a solution that most Canadians would be prepared to accept.

One of the few compensating strengths that B.C. mines have enjoyed in their competition with foreign producers has been their access to efficient, reliable rail transportation. Innovative technology, such as the unit coal trains that shuttle endlessly between the Kootenays and Roberts Bank, has helped to keep rail costs under control, despite the distances involved. Among foreign customers, Canada has an enviable reputation for dependability as a supplier. Unless additional railway capacity is put in place, however, this reputation will soon be jeopardized. If we lose our reputation for transportation reliability, our competitive position will be seriously harmed and markets will be lost, perhaps permanently.

The Emerging Crisis

In 1982 CP Rail carried about 24 million metric tonnes of freight through B.C., while CN carried about 26 million tonnes. At these traffic levels, both railways had modest amounts of spare capacity. In 1982 coal accounted for about 15.5 million tonnes of the traffic on the two railways together, or about 31 per cent of the total. The Coal Association of Canada estimates that this traffic will grow to 31 million tonnes by 1985 and to 46 million by 1990. These projections mean that coal, by itself, could absorb more than two-thirds of rail capacity by 1990 if no new capacity is added. Furthermore, coal is not the only mining product that moves in significant volumes. Mines in B.C. shipped over one million tonnes of copper concentrates in 1982, while lead and zinc concentrates added another 400,000 tonnes or so. As the economic recession tapers off, these shipment levels can be expected to increase substantially. But the railways must also haul sulphur, potash, forest products, and petrochemicals -- to say nothing of wheat and other grains. The crunch is just around the corner.

The Impact of Railway Construction

Provided there is reform of the Crow Rate, CN and CP are planning to spend about \$6.8 billion on system improvements in the next five years, and about \$16.5 billion over the decade. It is estimated that this expenditure on construction and equipment will create about 375,000 person-years of employment over the decade. Directly, this means construction jobs in the West, but it also means manufacturing jobs in the East. Indirectly, through multiplier effects, the beneficial impact will be felt in many sectors and many regions. At the present time, with Canada's unemployment rate over 13 per cent, this economic stimulation will be especially welcome.

The Details of the Compromise

One of the most difficult questions confronting Parliament is whether the "Crow Benefit" should be paid entirely to the railways, paid entirely to the farmers, or divided in some fashion between the two groups. The Mining Association of British Columbia can claim no special expertise on the larger issues involved, but we would like to stress two points.

First, the B.C. Railway is an important component of the transportation network in our province, but has not been included in Bill C-155. Under the present version of the Bill, farmers will continue to pay less-than-compensatory freight rates, and the shortfall will be paid to CN and CP directly. For competitive reasons, the B.C. Railway will have little choice but to offer similar low rates to grain farmers in the Peace River region, yet it will receive no part of the proposed Crow subsidy in compensation. If payments are to be made to the railways, it is inequitable to exclude B.C. Rail from these arrangements.

Second, the experience of our industry with unit trains and other railway innovations suggests very strongly that a streamlining of transportation systems is indispensable to Canadian attempts to remain competitive in world markets. Yet, while a coal unit train can complete a circuit in four days, a grain car takes, on average, over twenty days. Clearly, something is amiss. Under the present version of Bill C-155, there is no incentive to improve the efficiency of the prairie grain handling system.

For these reasons, we would prefer that a substantial portion of the Crow Benefit be channeled directly to the producers, not to the railways.

Summary and Conclusion

The mining industry is heavily dependent upon an efficient, reliable railway system. At present, the financial ability of the railways to expand capacity in Western Canada is adversely affected by the continuing losses that result from carrying grain at the statutory Crow Rate. Therefore we welcome the Federal Government's initiative in introducing legislation to reform the Crow. Like any compromise, Bill C-155 has its defects, some of which should perhaps still be corrected. In particular, the mining industry would prefer to see a major part of the Crow Benefit paid to producers, who could then decide for themselves how this money should be spent. But, however the final compromise is struck, it is very important that some version of Crow reform be enacted as soon as possible.

Canada's rail network is the vital backbone for agricultural and industrial development in our country. Without the railways, economic development in the West would have been impossible. Without expanded rail capacity, economic expansion in the West is unlikely. Thus, the importance of Crow reform goes beyond regional considerations, and beyond partisan considerations as well.

The need for change is clear, and the time for change is now.

APPENDIX "TRPT-116"**Employers' Council
of British Columbia**

800 West Pender Street
Suite 1130
Vancouver, BC V6C 2V6
Telephone 684-3384

**SUBMISSION****TO****STANDING COMMITTEE ON****TRANSPORT****RE****BILL C-155****THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT****AUGUST 12, 1983****VANCOUVER, BC**

Introduction

In attempting to change the Crow rate for grain transportation, Canada is facing one of the greatest challenges in its history--one with important economic and social consequences for the country but, particularly, Western Canada. The over-riding concern is to ensure Canada's transportation system can support our long-term potential for economic growth and contribute to the international competitiveness of our products.

The Employers' Council of British Columbia believes it is essential that these concerns be addressed now.

As an inter-industry association representing British Columbia's major employers we are concerned with the overall economic development of the province. Our membership of 140 employers is drawn from all of BC's industrial sectors and accounts for a substantial proportion of the economic activity generated in the province. Our focus is overwhelmingly export-oriented, consequently, Western Canada's transportation network is of vital importance to our members.

The benefits to this province of the proposals contained in Bill C-155, the Western Grain Transportation Act, are numerous and reflect the role the province plays in the country's western transportation network. It is anticipated that direct railway expenditures will have a large multiplier effect throughout the province. One third of these expenditures, or approximately \$5.4 billion, will come to BC. Many communities throughout the province will benefit. Our construction, metal fabrication, non-metal mines/quarries and wood fabrication sectors will be major beneficiaries of the double tracking, bridge building and port construction necessary. Total employment generated in BC from these projects will amount to an estimated 87,000 person-years. Overall labour income will be more than \$3 billion.

These initiatives affect directly the ability of BC's major industries, forestry and mining, to compete in world markets. Canadians across the country will benefit, directly and indirectly, from improvements in our western grain transportation system designed to ensure Canada's long-term ability to compete.

We have publicly indicated our support for Transportation Minister Jean-Luc Pepin's initiatives to develop a consensus on the need and the ways to improve Canada's grain transportation system. We have repeatedly urged the government to continue to press for change. After much debate and controversy, the federal government's proposals to begin meeting these needs have been introduced as Bill C-155, the Western Grain Transportation Act, and received approval in principle.

The Employers' Council welcomes the opportunity to appear before you, as members of the standing committee on transport, to comment on this legislation.

The Need for Change

The need for change to the western transportation network has existed for some time, but the public will has been lacking. As a result, over the last two decades ad hoc programs and authorities have been created to deal with grain handling and transportation issues. Some efficiencies have been obtained but, in general, the system lacked incentives for improvement and became increasingly bureaucratized, creating difficulties in responding to changing circumstances and opportunities.

When the current debate on changes to the Crow rate began in 1981, it was under the spectre of rationing rail traffic through the mountains by 1985-86. Although forecast increases in western bulk exports have not transpired due to the current world economic recession this should be considered a temporary respite from this problem.

An excellent summary of The Crisis in Rail Capacity and Financing, prepared by the Western Transportation Advisory Council in October, 1981, lists the negative impacts caused by a failure to upgrade the western rail network:

- o lost sales opportunities for all exporters who ship by rail through the mountains (eg exporters of coal, grain, sulphur, potash, petro-chemicals, forest products);
- o underutilized capital investment elsewhere in the production and export delivery system (eg at mines, prairie farms, ports, etc);
- o lost taxes and royalties as a result of lost sales;
- o a net loss to Canada's balance of payments;
- o damage to Canada's reputation as an exporting country;
- o fewer job opportunities in the export production industries and the construction, manufacturing and transportation industries serving them; and
- o higher cost or lost opportunities for some domestic shipments which cross the mountains.

The Gilson report on Western Grain Transportation noted that, while many factors have contributed to the deterioration in western rail capacity, the statutory Crow rate was the most significant because the below-cost rates provided a disincentive to railway investment. The report also indicated that:

The opportunities in Western Canada for expanding grain and livestock production, for crop diversification, and for greater processing of grains and livestock are being limited, in part, by the current freight rate structure.

All parties dependent on the western rail network stand to lose if the Crow rate is not changed. Now, because of the serious financial constraints facing the railways, their shippers and the federal government it is widely accepted that comprehensive changes must be made. The debate is about what and how to change.

Changes to Improve International Competitiveness

Canada is a trading nation and the cost of rail transportation plays an important role in determining our ability to compete in the world marketplace. British Columbia is a crucial link in a more efficient western transportation network. Exports laden in BC in 1982 formed 14.9 per cent of Canada's exports and accounted for 6.1 per cent of Canada's gross national product. Thirty-three per cent of exports produced in BC are bound for Asian countries. More importantly in 1979, for the first time in history the volume of trans-Pacific freight surpassed the volume of trans-Atlantic freight, making it increasingly clear that Canada's trade potential lies with this region of the world. This places more emphasis on the need to have the most efficient western transportation network possible. This system must be one which allows us to meet our commitments for shipping not only grain, but coal, sulphur, potash, petrochemicals and forest products.

The focus of any new legislation dealing with grain transportation and handling should be to create long-term improvements in our western transportation network. Consequently, the Employers' Council feels the critical question is how the "Crow benefit" payment to cover gross railway revenue shortfall is distributed. Many viewpoints have been expressed on this question and the government's position has changed from one of support for the subsidy being evenly split between the railways and the grain producers to one where the subsidy would go wholly to the railways.

As stated earlier, the council supports the need for improvements in Canada's western transportation network and stresses the urgency in enacting Bill C-155 as quickly as possible. Although we support the main provisions in this bill, and feel the opportunity to review this legislation in 1985-86 provides a practical mechanism for evaluating the operation of the new system, we would like to stress two points for the committee's further consideration.

1. The impact on the British Columbia Railway of the proposed changes.

The BC Rail mainline provides a direct routing to Vancouver and, through its connection with the CN Rail north line, a routing to Prince Rupert for grain producers in the Peace River region of BC and part of Alberta. Increasing volumes of grain are moving through this rail system and are likely to continue to grow as the area serviced has more undeveloped arable land than twice the area sown to wheat in Manitoba.

At present, the BC Rail rate on export grain is similar to that charged by the national railways and BC Rail is similarly absorbing losses on this grain export traffic. The government's proposed revisions in Bill C-155 to these rates do not take into account BC Rail's grain-gathering role in this system, and if the subsidy is to be paid directly to the national railways and not the farmers, BC Rail will continue to suffer losses on the handling of export grain traffic.

The Employers' Council suggests that any solution to deal with the revenue shortfall problem of the national railways also be made available to BC Rail so no discrimination exists in the rail service available to Peace River farmers.

2. The need to ensure a more efficient system for transporting grain is developed.

Western grain producers are responding to rising world demands and face a growing potential to diversify production and to expand their processing capabilities. But, they must deal with unstable international markets and prices, and an inadequate system which has resulted in substantial lost or deferred sales. By not being able to take advantage of new markets or meet contractual agreements, Canada is losing its ability to compete internationally in the export of our grain. To improve this ability, all aspects of our grain handling system, including the elevator companies, terminal operators and grain processors, need to consolidate, to modernize their plant and to invest in expansion. Many changes must be implemented if transportation improvements are to be accomplished.

The preparation of the Gilson Report provided a forum for consultation with those parties affected by possible change. The report's recommendations have been included to a large degree in the federal government's proposals but a major difference is in the distribution of the Crow benefit subsidy, and the report's recommendation that the payment be gradually shifted from 100 per cent to the railways to 81 per cent to the producers by 1989-90.

In Bill C-155, the government is recommending that 100 per cent of this subsidy go to the national railways. Opinions vary on the benefit of this approach, but it is widely accepted that such a system would act as a deterrent to rationalizing the grain transportation system. The need to have leverage to ensure adequate performance by the railways, the need to protect rural communities in the Prairies and the impact on eastern agricultural organizations are cited as reasons for a 100 per cent subsidy to the railways. These concerns should be weighed against the long-term results of such an approach.

Using this approach to gain more control over the railways, when this concern is addressed directly and effectively in other sections of the bill, may be unnecessary. The same may be true in relation to the impact of this approach on rural communities in the Prairies and on eastern agricultural organizations. By this, we do not mean to diminish the impact of the dislocations likely, but to suggest that change is inevitable and cannot be deterred by statute. It seems to us better to have change because of prosperity, and an increasing ability to compete internationally, than because of economic stagnation.

Government studies of the Gilson report's recommendations have shown that having a substantial portion of the subsidy channeled to the producer should increase Western Canada's annual agricultural production by \$1 billion by 1990 as western agricultural distortions are reduced. A \$2.5 billion increase in grain production is also expected as capacity constraints are removed; continued growth of eastern Canadian agriculture would be maintained.

In our opinion, giving more of the subsidy to the producer would create an incentive for developing more innovative, cost-effective means of transporting grain by providing increased scope for economic decision-making by individuals.

Recent developments in the transportation of coal, which have resulted in a coal unit train being able to complete a circuit in four days, show the benefits of encouraging individual initiatives to improve our transportation system. This reduced turnaround time has helped coal companies keep rail costs under control despite the distances involved, enhanced their dependability as suppliers and improved their competitive position.

Compare coal's four-day turnaround time to the 20-day average turnaround for a grain car and the impact of maintaining the status quo is obvious. A one-day reduction in the car cycle would reduce the number of hopper cars required by about 1,000--saving approximately \$73 million in investment which could be used to improve the system in other ways.

The council suggests that the committee strengthen the clauses in Part IV of Bill C-155 pertaining to the proposed review process to ensure the question of the distribution of the "Crow benefit" subsidy is reassessed. We strongly recommend that substantially more of this subsidy be paid to producers so the most efficient western grain transportation network is developed.

Conclusion

Because of the impact of Canada's western grain transportation system on our competitive advantages for a number of products, it cannot be allowed to fall further out of step with the times. Economic circumstances have created an opportunity for change which must not be bypassed.

The Employers' Council of British Columbia supports the federal government's initiative in introducing legislation to reform the Crow rate, but we suggest the committee strengthen Part IV of the legislation to ensure a commitment is made to re-examine the proportion of the "Crow benefit" paid to the producer and to consider increasing it substantially. We also ask the committee to consider BC Rail's circumstances and include it in any solutions devised to deal with the national railways' revenue shortfall problems in transporting grain.

ECBC

1983 08 12

APPENDIX "TRPT-117"



400 - 698 SEYMOUR STREET, VANCOUVER, B.C. V6B 3K7
TELEPHONE 681-9251

SUBMISSION

TO

STANDING COMMITTEE ON

TRANSPORT

RE

BILL C-155
THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT
AUGUST 12, 1983

VANCOUVER, B.C.

INTRODUCTION

The initiative being taken to revise the "Crow Rate" comes at the time when it is essential that bold steps be taken to ensure that the Canadian Economy continues to be among the worlds leaders.

The B.C. Road Builders Association strongly supports the Federal Government's decision to amend the Crow Rate and subsequently to expand the rail system in Western Canada. The expansion of this system will encourage a stabilization of resource industries with benefits to all industry and local communities.

The upgrading of the rail transportation facilities will have a dramatic effect on all industries and residents of Western Canada. The cycle that will occur is as follows:

- I) At the construction stage of rail expansion unemployment numbers will be lowered and construction dollars will be injected into the local communities.
- II) Through decreased cycle times and increased efficiency the railroads will be able to offer lower freight rates to the resource industries.
- III) With the lower freight costs and reliable delivery systems the resource industries will attain increased market share with their products.
- IV) Government revenue will increase and stabilize, enabling them to enact stable and responsible programs for all residents of the country.

The B.C. Road Builders Association is an association of some 80 employers drawn from all facets of the road building industry. Our membership represents a considerable proportion of those industries that will be affected by the implementing or otherwise of the revised "Crow Rate".

THE CONSTRUCTION INDUSTRY

As the mega projects of the past three years wind down, the outlook for the construction industry in B.C. is not good. The injection of much needed funds into construction

of an upgraded railway system could come in time to prevent heavy unemployment in both construction and its dependant industries. The direct benefits to the industry and its associates would come from:

- Track grade work, (excavation, infill, tunnels, rock work, quarry work, gravel crushing, etc.)
- Construction of marshalling yards, (repair shops & maintenance depots, site work, etc.)
- Steel industry, (rail manufacture, bridge construction, rolling stock, heavy equipment, rail fasteners.)
- Construction materials, (gravel, sand, framework, cement, rail ties, etc.)
- Material handling equipment, (trucks, dozers, backhoes, graders, scrapers, etc.)
- Electric equipment, (signalling equipment, potential electrification of system at tunnels, lighting in yards, etc.)

NEED & EFFECT

The above outlines some of the direct immediate benefits to the construction industry. We are however, aware of many other aspects of the economy that will benefit from the proposal to revise the Crow Rate and these include:

1. RESOURCE INDUSTRIES

It is recognized that the major user of the rail system at this time is the grain transportation industry. In B.C. however, a considerable amount of other resources are transported by rail and these include minerals such as coal, base metals, and of course, forest products. A factor always high on the list of any proposed industrial development is the access to and transportation from these locations. It is believed that an effective rail system linked to a good road system will promote further development in many areas of the Province. This expanded rail system will present an economic stability that will encourage investment and thus make it easier to attract the necessary financing for further projects such as the North East Coal. Expanding world populations make it essential that resource industries continue to expand. The needs of the populations will be met, and with good transportation systems Canadians can maintain and increase their share of world markets at competitive prices.

2. GOVERNMENTS

The need for Governments to improve revenue without direct taxation increases, has never been greater. One obvious method of attaining this is for higher production leading

to increased royalties from expanded markets.

Direct benefits would be obtained by the Federal and Provincial Governments through royalty levies, income taxes, etc. and local governments through increased tax bases from construction of facilities; such as port facilities, maintenance yards, etc.

3. INVESTMENT COMMUNITY

The economic system in Canada is dependant, at least in part, on a healthy investment atmosphere. The expansion of transportation links in Western Canada will assist in developing this atmosphere by establishing confidence in and the promotion of a healthier investment climate when the risk elements of getting natural resources to market have been eliminated. This confidence will subsequently make it easier to raise the necessary financing ensuring a better economic future for industry in general.

4. DEVELOPMENT INDUSTRY

This portion of industry has been stalled now for some two years with little or no effort or financing being channelled toward construction of residential or commercial buildings in B.C.

Historically, towns and cities have been centred around transportation centres such as rail junctions, etc. It is believed that the expansion of the rail system will eventually lead to expansion of the centres that it serves with the subsequent benefits to both the development of industry and the community at large.

5. SHIPPING INDUSTRY

Expansion of the rail system will ensure that the port facilities will be utilized to their capacity. The port facilities have expanded to meet the needs of shipping Canada's resources to the international markets but the rail system is now the bottleneck. An upgraded rail system will allow the ports to operate at their ultimate designated levels.

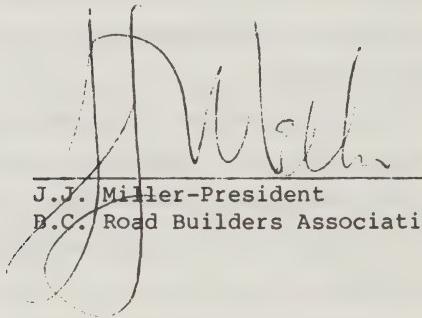
APPLICATION

Bill C155 recommends that the increased revenues from revision of the Crow Rate go to the National Railways. Much has been written on this approach, however, it is urged that the committee consider the situation of B.C. Rail. B.C. Rail handle grain shipments on the same basis as the national railway companies, that is, they are currently absorbing losses. Should the increased benefits be paid to the national companies under the present proposal, B.C. Rail will continue to accrue losses on this portion of their operations.

The B.C. Road Builders Association strongly proposes that any final decision includes making increased revenues available to B.C. Rail in order to accommodate the needs of the farmers in the Peace River Region, the area most served by B.C. Rail.

CONCLUSION

The B.C. Road Builders Association believes that the overall benefit of the "Western Grain Transportation Act" will be to provide greater stability in the Canadian Economy, protect and expand our world markets, reduce unemployment and provide the country with a transportation system that will meet its needs now and for some time into the future. Consequently, we strongly support the initiative to revise the Crow Rate through Bill C-155 but suggest that further consideration be given to the inclusion of B.C. Rail to this Bill.



J.J. Miller-President
B.C. Road Builders Association

APPENDIX "TRPT-118"

"THE CROW RATE"

SUBMISSION TO THE
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
BY
VANCOUVER PORT CORPORATION

AUGUST 12, 1983

TABLE OF CONTENTSPage

SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

1. INTRODUCTION

- | | |
|-----|------------------------------------|
| 1.1 | Bill C-155..... |
| 1.2 | Interest of Port of Vancouver..... |

2. BACKGROUND RE CROW RATE

- | | |
|-----|-------------------------------|
| 2.1 | General..... |
| 2.2 | Effect on Port Generally..... |
| 2.3 | Specialty Grains..... |

3. BACKGROUND RE PORT OF VANCOUVER

- | | |
|-----|---------------------------------------|
| 3.1 | Facilities Expansion..... |
| 3.2 | Container Traffic..... |
| 3.3 | Projections re Bulk Cargo Growth..... |
| 3.4 | Projections re Container Cargo..... |

4. COMMENTARY ON BILL C-155

- | | |
|-----|---|
| 4.1 | Bulk Cargo..... |
| 4.2 | Recommendations re Administration..... |
| 4.3 | Recommendations re Bulk Cargo..... |
| 4.4 | Specialty Grain..... |
| 4.5 | Recommendations re Specialty Grain..... |

5. MISCELLANEOUS CONSIDERATIONS

- | | |
|-----|--|
| 5.1 | Protectionism..... |
| 5.2 | Subsidy v. Trade Restriction..... |
| 5.3 | National Transportation Act, Section 3 |
| 5.4 | Intervention in Appeal of CTC Order..... |

SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

I. General Support

Vancouver Port Corporation ("VPC") concurs with the broad intent of the reform proposals set forth in Bill C-155. VPC recognizes the need for continued assistance to shippers of grain in meeting the costs of those movements but also acknowledges that the cost of subsidizing those movements is more properly borne by the Federal Government, representing the interests of the country as a whole, than by the railroads themselves. VPC does not express any view with regard to the detailed administrative matters or rate structures referred to in Part I and Part II of the Bill as those matters fall outside the scope of its authority and review. However, VPC supports the broad intent of the Bill and recommends that the broad intent of the Bill be given effect to in the best interests of the grain shippers and the promotion of an integrated transportation system in Western Canada.

II. Clarification of Rate and Performance Administration

Although the grain transportation system for export purposes is integrated, consisting of rail transport to tide water and port and vessel facilities for export, the two components of the integrated system have been and should continue to be regulated separately. Port and shipping matters are regulated under the Canada Ports Corporation Act and comparable legislation regarding ports and shipping generally. The tariffs and administration of the ports should not be subject to administration under the legislation governing rail transport. Bill C-155 reflects this general intent but, in view of the integrated nature of the system and the vagaries of statutory interpretation over the years, it seems prudent to VPC to clearly exclude port facilities and vessel transportation from the ambit of the Bill. Specific amendments should be made to the definition of "System Participant" for that purpose.

III. Revisions Re Trans-shipment of Specialty Grains

Certain cargoes of specialty grain are currently being shipped to the Greater Vancouver area by rail, loaded into sea-going containers, trans-shipped overland to the Port of Seattle and exported by sea from the U.S. port. Until February of this year such cargoes did not qualify for the statutory lower rail transport rate. However a recent decision of the Canadian

Transport Commission has reversed that position. The language upon which that decision was based is substantially similar to that used in Bill C-155 and if the Bill is adopted a similar interpretation might prevail. VPC recommends that revisions be made to the Bill to define "Export" so as to clearly indicate that it is not the intention of Parliament to apply Canadian subsidies to shipments exported by sea from foreign ports as to do so would be to utilize Canadian tax funds to subsidize movements which were contrary to the best interests of the Canadian integrated transport system overall.

IV. Revision Re Trans-Shipment of Bulk Cargoes

As it is not presently economic to do so, bulk cargoes are not currently trans-shipped overland to U.S. Ports for ocean export. However, to avoid the occurrence of the same problem which has been identified with respect to specialty grain as circumstances change over time VPC recommends that the Bill clearly state that the Federal subsidy only apply to movements which are ultimately exported by sea from Canadian Ports. This can be accomplished by the inclusion of a definition of "Export" to that effect and VPC recommends that the revision be comprehensive enough to include all grains and not be limited to specialty grain.

1. INTRODUCTION

1.1 Bill C-155

This brief is submitted in respect of Bill C-155 introduced in the First Session, Thirty-Second Parliament, 29-30-31-32 Elizabeth II, 1980-81-82-83, as approved on First Reading, May 10, 1983, by the House of Commons of Canada ("Bill C-155"). Bill C-155 has been referred to the Standing Committee on Transport (the "Committee") for review and submission of recommendations to the House. The Committee has, among its other deliberations, decided to conduct hearings on Bill C-155 at Vancouver, British Columbia, on or about August 12, 1983 and this Brief has been prepared by Vancouver Port Corporation ("VPC") for consideration by the Committee in the course of those hearings.

1.2 Interest of Port of Vancouver

VPC administers the Port of Vancouver under the Canada Ports Corporation Act. The Port of Vancouver is vitally interested in the transportation of grain for export purposes as the shipment of these commodities accounts for a substantial portion of the tonnage shipped by sea from the Port. In 1982 approximately 10,023,000 tonnes were shipped representing 20.4 percent of the total tonnage shipped from the Port. Significantly, notwithstanding the general economic recession then prevailing, this tonnage represented an increase of 10.2 percent over the tonnage of grain shipped from the Port in the previous year providing a strong off-set to various other commodities which declined in volume. Accordingly, the Port is interested in all initiatives which are aimed at sustaining or increasing the total tonnage of grain exported by sea through the facilities of the Port. Furthermore the Port has been promoting the shipment of containerized cargo as it represents a higher unit value per shipment and fosters trade in finished and processed goods rather than bulk commodities. Competition for containerized cargo is very strong on the West Coast of North America and the Port wishes to preserve as many advantages as it may have available to offset some of its disadvantages and the efforts of its competitors for this trade.

2. BACKGROUND RE CROW RATE

2.1 General

As the Committee is far more familiar with the statutory framework and administration of the transportation of Western grain than the Port, no attempt is made in this brief to restate in any detail those matters. However, certain provisions are worthy of note. The statutory rates established pursuant to the Crow's Nest Act, Chapter 5, of the Statutes of Canada, 1897 (60-61 Victoria) (hereinafter referred to as the "Crow Rates") originally applied to grain only to the extent that it was shipped through the Thunder Bay area. Over the years the Crow Rate was extended to grain movements through West Coast ports. There appears to have been a period following the turn of the century during which the intent of Parliament was not clearly understood with respect to the Crow Rates and their application and, in order to resolve some of that confusion, the matter was referred to the Board of Railway Commissioners (as it then was) which issued its General Order No. 448 dated Friday, August 26, 1927 ("General Order No. 448"). The applicability of General Order No. 448 to grain movements through West Coast ports has been confirmed and continued to date pursuant to Section 271(2) of The Railway Act, RSC 1970, C. 234.

Pursuant to Sections 1 and 2 of General Order No. 448 the freight rates on grain and flour shipped from Prairie points to Vancouver and Prince Rupert for export are not to exceed the Crow Rates. Because General Order No. 448 was promulgated as a result of an enquiry into prevailing confusion and in order to give greater certainty to the intentions of Parliament it is important to note certain extracts from the preamble to that Order. The Board of Railway Commissioners indicated that they had been directed to make their investigation:

"...with a view to the establishment of a fair and reasonable rate structure which will in substantially similar circumstances and conditions be equal in its application to all persons and localities...having due regard to..."

- (b) the encouragement to the movement of traffic through Canadian ports;
- (c) the increased traffic westward and eastward through Pacific Coast ports owing to the expansion of trade with the Orient...."

They further indicated that within the context of their general rate investigation, they were directed:

"...especially to enquire into the causes of Canadian grain and other products being routed or diverted to other than Canadian ports and to take such effective action...as the Board may deem necessary to ensure, as far as possible, the routing of Canadian grain and other products through Canadian ports."

2.2 Effect on Port Generally

The Crow Rates have, over the years, substantially assisted shippers of grain in bearing the cost of movement of their product to their customers. Accordingly, the volumes shipped have increased steadily and the Port of Vancouver has handled continually increasing volumes of this cargo. Furthermore, because, in part, of the stability of the rates to shippers the volume of cargo shipped has not been volatile and has generally shown a steady increase. Attached as Schedule "A" hereto is a five year statistical comparison of principal commodities moved through the Port. It should be emphasized at this point that these statistics reflect movements through the Port by sea and do not include other cargoes which may have been handled by other modes of transport in and through the Greater Vancouver area. On that basis the total tonnage of grain exported from the Port of Vancouver in the five year period between 1978 and 1982 increased by over 28 percent with only minor fluctuations during that entire period.

At present there are five grain terminals in and about the Port of Vancouver having total revenues from grain movements of approximately \$2 billion per annum and employing in excess of five hundred persons in the export of grain by sea. Grain handlers alone number in excess of 600 people. This activity is of great significance to the overall vitality of both the Port and the Greater Vancouver region. Accordingly, a system which encourages the shipment of grain through the Port is of vital interest to the Port and the community.

2.3 Specialty Grains

Most grain shipped to the Port of Vancouver and exported through its facilities is loaded in bulk aboard ships and exported directly from the Port. Certain grains and grain products, including barley malt, peas, rye, flaxseed, beans, canary seed and other similar products (hereinafter referred to as "Specialty Grains") are handled somewhat differently. These Specialty Grains are shipped in much smaller quantities but tend to have higher unit value due to their nature or the degree of processing which they have already received prior to export. Accordingly, they are not loaded in bulk and are instead typically shipped by rail or otherwise to the City of Vancouver where they are loaded into appropriately prepared seagoing containers. The Specialty Grains are then exported in the containers.

As noted more particularly in Section 3.2, following, most Specialty Grains are shipped in containers on board vessels out of the Port of Vancouver. The total tonnage shipped from the Port in this fashion in 1982 was 449,000 tonnes, particulars of which are set forth in Schedule "B" hereto. However, a small portion of the traffic has recently started to be trucked or shipped by U.S. rail line to the Port of Seattle from whence they are exported by sea. Under such procedure they do not pass through the facilities of the Port in any significant fashion and are simply trans-shipped through the City of Vancouver to their ultimate point of ocean export, Seattle.

Until this year the Crow Rates did not apply to Specialty Grains which were trans-shipped through the City of Vancouver for export through the Port of Seattle or other foreign ports. Only the Specialty Grains exported by sea from the Port of Vancouver were granted the benefit of the Crow Rate while other movements were subject to additional charges. However, on February 3, 1983 the Canadian Transport Commission ("CTC") issued its decision No. WDR 1983-01 (the "Prairie Malt Decision") in an application by Prairie Malt (Canada) Limited concerning these extra charges as a result of which the extra charges have been disallowed and the benefit of the Crow Rate extended to shipments of Specialty Grains intended for export through the Port of Seattle. That decision is presently being appealed but pending the outcome of that appeal the Crow Rates will apply to those movements notwithstanding that the product is not intended for export by sea from the Port of Vancouver.

3. BACKGROUND RE PORT OF VANCOUVER

3.1 Facilities Expansion

As set forth on Schedule "C" hereto the total tonnage shipped through the Port of Vancouver has increased approximately 28.5 percent over the last ten years (compared to grain which has increased approximately 28 percent over the last five years). In 1973, 71% of those shipments consisted of foreign exports. By 1982 that percentage had risen to 82% of the total tonnage shipped. In view of the increase in foreign exports shipped through the Port in terms of both absolute volume and relative volume substantial investments in port facilities and port related facilities have been made. One example is the quadrupling of capacity at the Roberts Bank Super Port for coal shipments. This expansion entailing a capital investment of approximately \$48 million over three years is presently 90% complete and is being made in anticipation of future bulk commodities to be shipped through the facilities of the Port. In addition, the present operator of the coal facility at Roberts Bank is committed to spending approximately \$130 million as the first phase of its expansion over the next few years. In the area of grain handling approximately \$108 million has been invested in terminals over the last five years and the sum of approximately \$82 to \$103 million is expected to be invested during the next five years. The magnitude of committed investment in the handling of grain from the Pacific coast is further emphasized by the totally new elevator complex presently under construction in Prince Rupert. The estimates for Vancouver capital expenditures may be subject to revision when better assessments of the market for Canadian grain are established and the effects of the Prince Rupert grain development are more evident. The economic viability of these investments is predicated upon the transportation system for the delivery of goods to the Port not only remaining viable and healthy but expanding. At present, approximately 90% of all goods exported from the Port arrive by rail. It is essential to the well being of the Port that the railroads continue to be healthy and enhance their capacity. Anything which detracts from the viability of the transportation system, which consists primarily of rail transport, will in the long term have strongly adverse effects on the Port's operations and on the investments, both public and private, made in the facilities of the Port.

3.2 Container Traffic

The import and export of goods via container is a developing trade in the Port, but one which has been the subject

of strong competition exacerbated by certain structural difficulties. Due to the small manufacturing sector in Western Canada and the nature and balance of Canada's trade with the Pacific Rim, there are very few high value small bulk manufactured goods available for export through the Port of Vancouver. There are, however, substantial inbound shipments of such commodities which are forwarded to the West Coast of North America via container. In determining where to call on the West Coast, container shippers are guided by the relative volumes of traffic, both inbound and outbound, which they can expect as well as the costs of additional vessel movements.

Vessels serving the west coast of North America generally fall into two categories.

1. Share offering regularly scheduled direct service to Canadian ports where 30/40% of their total capacity may be for Canadian discharge;
2. A number of other vessel operators eg. Sealand or America President Lines offer service to Canadian importers with scheduled indirect service via U.S. Ports such as Long Beach, Oakland and Seattle, typically their carriers have 85/90% of their cargoes destined U.S. points which they unload at their primary U.S. ports of call. Canadian destined goods comprise 10/15% of the full ship's cargo. This cargo could be discharged at the U.S. port and subsequently transported over land to inland Canadian destination by American Railroads or discharged at a Canadian port for shipment via Canadian Carriers. The decision as to whether another port of call at Vancouver will be made for the Canadian component is one which is more difficult to justify due to the relatively small volume to be off-loaded, the incremental revenue from which does not off-set the increased vessel operating costs.

Due to a combination of these factors, but primarily the relative size of the markets to be served, the Port of Seattle currently is served by approximately 25 container shipping lines, while the Port of Vancouver is served by 15 container lines. The North Pacific container service is extremely competitive and at present rates are extremely depressed. As a consequence, the container operators are extremely sensitive to extra costs and incremental revenues. Where a carrier has container cargo destined for Canada which is being shipped together with cargo destined for offloading in a

U.S. port it is often difficult for them to find it economic to make the additional ship movement to Vancouver and the Canadian bound goods are often unloaded in the U.S. and shipped by truck or rail to their ultimate destination in Canada.

However, the Port of Seattle, in particular, generates very little outbound container cargo and most containers shipped there are back-hauled empty. Accordingly, Specialty Grain has been one factor which has allowed the Port of Vancouver to enhance its attractiveness to container operators over Seattle as it offers them a back-haul cargo which provides them incremental revenue to off-set the cost of the ship movement to Vancouver. Without the Specialty Grain cargoes the back-haul shipments from Vancouver are limited and most vessels would be faced with the prospect of an additional ship movement with only empty containers to take back which would make it difficult to justify the extra movement to Vancouver.

One of the principal advantages to shipping goods in container is the ease and relatively low cost of trans-shipment in this manner. This characteristic of the mode of transport has over the years allowed the development of overseas market for Specialty Grains through the Port of Vancouver. Recently some of the trade that has been developed through the Port of Vancouver has been directed to Seattle to supposedly take advantage of the greater number of direct sailings offered. However, from the arguments submitted in the Prairie Malt Decision, it appears that this perceived advantage is very sensitive to increased costs. Due to the flexibility of container transportation and the accepted practice of using feeder services for carriage to non-mainline ports, there is in fact no real advantage to direct service, and shipments out of the Port of Vancouver can be made to the same destinations as out of Seattle. Therefore the direct service advantage of shipping from Seattle is not determinative and is only appealing where the rail transportation cost vis-a-vis Vancouver is essentially the same.

Previously, Specialty Grain shipments to be shipped out of Seattle did not move at the Crow Rates and were subject to market freight rates. With the effect of the Prairie Malt Decision shippers are now being offered what is in effect a subsidized rail rate to the Pacific Coast and the only determining factor between Vancouver and Seattle is therefore one of availability of direct export container service. Due to the recent date of this decision its full impact on the Port of Vancouver cannot be precisely assessed, but it is anticipated that the potential adverse effect would be to reduce the volume

of containers shipped from Vancouver by approximately 25%, all of which would be redirected through Seattle. While this loss of business would have an immediate adverse effect on port utilization and revenues it has a far more disasterous affect in its potential for removing one of the remaining incentives for container shippers to send inbound container cargo through the Port of Vancouver. If the back-haul cargo of Specialty Grain is reduced or eliminated the incremental revenue from that service will no longer be available to container shippers to off-set against the cost of movement of the vessel from Seattle to Vancouver. Accordingly, the Port of Vancouver anticipates that a potential long term effect could be to diminish or curtail completely container lines or shipments inbound to Vancouver.

At present, the Port of Vancouver has two container terminals, Vanterm and Centennial Terminal, representing a total public investment in today's dollars of approximately \$130 million. The gross operating revenue from these facilities represents approximately 64% of the Port's 1982 gross operating revenue of \$79.4 million. These revenues are in addition to the revenues generated in the private sector and the continued vitality and growth of these terminals is essential to the long term best interests of the Port. It is essential to the long term development and growth of this container traffic that appropriate provision be made not to detract from or remove one of the existing advantages which the Port has with respect to container service. The alternative is to ultimately eliminate Canada's one container port on the Pacific Coast.

3.3 Projections re Bulk Cargo Growth

Present five year projections of VPC for bulk commodity shipments through the Port of Vancouver anticipate an overall increase in tonnage of 25% during that period. The achievement of these volumes is conditional upon the railroads earning sufficient revenue to enable them to justify the needed capital expansion program and operators fully utilizing that increased capacity. However, assuming the incentive can be seen by the railroads to make these expenditures and handle these volumes without a significant disincentive to the grain shippers, the overall volumes projected should be achievable or exceeded.

3.4 Projections re Container Cargo

The projections of VPC regarding overall shipments of container cargo through the Port in the next five years indicate

growth of approximately 4% per annum. However, these projections do not take into account the adverse effect of the Prairie Malt Decision. If that decision is sustained on appeal or is not otherwise remedied by statute the total container traffic through the Port of Vancouver can be projected to decline, due not only to the loss of the indirect call vessels which would find less incentive to the extra ship movement, but more significantly due to curtailment or lessation of service by presently committed direct service lines.

4. COMMENTARY ON BILL C-155

4.1 Bulk Cargo

Bill C-155 proposes financial arrangements which will have the immediate effect of enhancing the revenue from grain movements available to the railroads. VPC is not in a position to comment upon the economic impact of the proposed rate structure upon the railroads, but assumes that appropriate consultation with the railroads themselves in the drafting and final implementation of the Bill will result in a rate which is of economic benefit to them.

The counterpart, however, is that grain shippers must continue to find it economically attractive to ship grain. Again VPC is not in a position to comment on the economic impact of the proposed rates but anticipates that appropriate consultation in the legislative process will result in a level of rates which continue to be attractive.

One of the key features of Bill C-155 is the shift from statutory maximum rates and some subsidies to a system of federally subsidized rates. Better compensation to the railways through this system can only have a positive affect on the viability of the rail transportation system with which the Port is inextricably linked. Accordingly, VPC supports the broad intent of Bill C-155 and recommends the settlement of any outstanding economic or administrative issues in order to allow its earliest possible implementation.

4.2 Recommendations re Scope of Administration

The transportation system for the movement and export of grain from Canada is an integrated one consisting primarily of rail transport to tide water and port facilities and vessels for ocean export. The viability of each component is inextricably linked to that of the other component. However, because each component serves many other functions as well and has developed by separate processes each is administered and regulated separately. The Port of Vancouver is administered under the Canada Ports Corporation Act while shipping is governed by the various statutes, international treaties and conventions and law of the sea pertaining specifically thereto. It is inappropriate in that framework to attempt to deal with matters as they affect the railroads. Similarly it is inappropriate to attempt to administer or regulate matters

affecting ports and shipping in the regulatory framework developed for railroads and the movement of grain by rail.

Bill C-155 appears intended to preserve this existing separation of regulatory frameworks but includes the definition of "System Participant" which might potentially include port facilities, contrary to the general intent of the Bill. Accordingly, VPC recommends that:

- (i) the definition of "System Participant" contained in Bill C-155 be revised to read as follows:

"'System Participant' means any corporation, partnership or organization engaged in the transportation of grain by rail or the shipping or handling of grain for transportation by rail, insofar as their activities relate thereto, but does not include any corporation, partnership or organization engaged in the handling or transportation of grain after it has been accepted as delivered at a port, insofar as their activities relate to the port or shipment therefrom by water."

4.3 Recommendations re Bulk Cargo

When the Crow's Nest Act was originally adopted rail and water transport were virtually the only forms of transportation either available or economic. However, even at that time it appears that there was scope for certain confusion as to the applicability of the Crow Rates and the intentions of Parliament, as evidenced in the need for the ultimate proclamation of General Order No. 448. Since the proclamation of General Order No. 448 containerization, bulk shipping, unit trains and other innovations have occurred, each of which has its own effect upon the transportation system. Future changes can be expected although their exact nature cannot necessarily be anticipated.

It appears to VPC that it has been and continues to be the intention of Parliament that the Crow Rates, and the subsidies intended to replace them under Bill C-155, were to benefit an integrated transportation system comprising, in the case of Western movements, rail links to tide water and the export by sea from Canadian ports of grain and grain products. It was not and continues not to be the intention of Parliament to endeavour to restrict other forms of transport, but it has also not been the intention to subsidize them. Particularly where the subsidy is now intended to be provided out of general

tax revenue by the Government of Canada there should be no room for doubt as to the nature of the integrated transportation system which is intended to be subsidized. Accordingly, VPC recommends that:

- (i) Subclause 2(1) of Bill C-155 be supplemented by adding thereto the following definition:

"'Export' means the bona fide shipment by sea to a foreign destination without intervening trans-shipment via a foreign North American port;"

or alternatively,

- (ii) Subclause 2(1) of Bill C-155 be amended by adding to subparagraph (b) of the definition of "movement" the following language after the word "export":

"by water from a Canadian port facility without intervening trans-shipment via a foreign North American port,".

4.4 Specialty Grain

Under the Crow's Nest Act and General Order No. 448 there has existed in the past some uncertainty as to whether Specialty Grain was included in the definition of "Grain" governed thereby. The definition of "Grain" in Bill C-155 removes that uncertainty. VPC agrees that Specialty Grain should be included within Bill C-155 and that the export of those products through the integrated rail/Canadian port transportation system should receive the benefit of the subsidy contemplated by the Bill. However, VPC does not feel that it is appropriate to subsidize the shipment of Specialty Grains to the West Coast where those products are further trans-shipped overland to U.S. ports for foreign shipment. In the view of VPC this was never within the intention of Parliament in establishing the Crow Rates, is damaging to the concept of an integrated transportation system, has potentially disastrous effects upon the container ship facilities available on the West Coast of Canada, jeopardizes the existing investment made by the Government of Canada in container port facilities and renders uncertain any future investments, and, finally, gives to Specialty Grains the benefit of the subsidy in circumstances which cannot be enjoyed by shippers of bulk commodities.

This view is consistent with the view taken by the railroads under the Crow's Nest Act and General Order No. 448

pursuant to which the burden of subsidization has fallen on them. Where the burden of subsidization will now be shifted to the general tax revenues of the Government of Canada it is even more inappropriate that such subsidy be utilized contrary to the best interests of the Canadian integrated transportation system and Canadian ports which have a strong invested interest in container traffic.

VPC does not wish to support nor advocate any impediments to foreign trade and is not seeking any requirement that such products be exported by sea solely through Canadian port facilities. However, VPC does feel that federal funds should not be used to subsidize movements which are adverse to the interests of the integrated transportation system of the country and where a shipper prefers to ship from a U.S. port the federal subsidy should not apply.

Given the present interpretation of the word "export" deriving from the Prairie Malt Decision the subsidy system would be neutral with respect to specialty grain, but the net result would be the subsidization of cargoes to the adverse interest of Canadian ports. This is the worst of the possible alternatives. If neutrality is the primary objective this can be accomplished by removing Specialty Grains completely from the benefit of the subsidy under Bill C-155 and the definition of "grain" could be modified accordingly. While this would serve the interests of VPC it does not request such an extreme remedy as it would work unnecessarily to the disadvantage of the shippers of Specialty Grains. The best alternative to reconcile the interests of the integrated transportation system and the shippers in respect of Specialty Grains is to allow the full subsidy to apply where the full integrated transportation system is used and the goods are exported by sea from a Canadian port, but otherwise to leave the goods to be shipped in accordance with unsubsidized prevailing fair market rates for both the rail and the ocean components of its movement.

4.5 Recommendations re Specialty Grain

Accordingly, VPC recommends that:

- (i) Bill C-155 be amended by including a definition of "Export" as set forth in paragraph 4.2 hereof, above, such definition to apply to all "Grain" whether shipped in bulk or otherwise; or,
- (ii) If, for other reasons, a distinction is required to be made between Specialty Grains and other grains:

- (a) the foregoing definition of "Export" be modified to be limited to Specialty Grains and to read in part as follows:

"'Export' means, in the case of Specialty Grains,..."; and

- (b) a further definition of Specialty Grains be inserted in subclause 2(1) of Bill C-155 as follows:

"'Specialty Grains' means barley malt, peas, rye, flaxseed, beans, canary seed and any products substantially similar thereto;".

5. MISCELLANEOUS CONSIDERATIONS

5.1 Protectionism

VPC, perhaps more than many organizations in Canada, is vitally interested in the enhancement and promotion of foreign trade. It is opposed in general to protectionist measures which have the long term effect of diminishing trade and distorting the advantages of trade. VPC is of the view that the intent of Bill C-155 is, in fact, to enhance and promote foreign trade by encouraging the continued development of the integrated transportation system and, in particular, the economic viability of grain export. However, it is important to bear in mind the integrated nature of the rail/Canadian port transportation system and to ensure that their vitality is dealt with on a comprehensive basis.

In that regard it is worth referring the Committee briefly to existing American legislation affecting much of their shipping trade to identify the comprehensive view they have of their overall interests. American coastwise trade has been reserved to U.S. domestic vessels for generations. The second law passed under the American Constitution in 1789 was a discriminatory tax on foreign vessels making it impracticable economically for them to operate (1 Stat. 27). In 1817, the coastwise trade was prohibited outright to foreign ships -- a disposition that has lasted down to the present day. (Gilmore and Black, Law of Admiralty, 1976, page 963). Modernly, 46 U.S.C. Section 883 et. seq. (the "Jones Act") extends and broadens the above prohibitions. The thrust of this section is to prohibit the transportation of merchandise between points in the United States in other than domestic built and documented vessels.

In addition to the foregoing provisions it has recently come to the attention of VPC that the United States Congress is presently considering the adoption of further measures to protect their ports and shipping industry. One proposed revision is to delete the "third proviso" exemption to the Jones Act, which proviso allowed goods destined for coastwise shipment to be shipped through Canadian rail lines and out of Canadian ports where certain technical requirements had been met. This proviso was originally intended to allow for transport via the Great Lakes for merchandise between mid-western U.S.A. and New England but shipments to the State of Alaska has been included since that state joined the Union. The rationale has been that no satisfactory American alternative existed and the "third proviso" allowed U.S. shippers to take

advantage of the most economic form of transport. However, in view of anticipated increases in shipments to Alaska the port interests in the Puget Sound area of the State of Washington have anticipated that this trade would go through the Port of Vancouver unless the third proviso were deleted. Although not yet enacted VPC is advised that a bill deleting the third proviso, at least for that purpose, has been drafted and passed by the U.S. House of Representatives and is presently before the Senate.

VPC is of the view that the proposed protection for Canadian port interests suggested in this brief is substantially less far reaching and protectionist than this proposed U.S. legislation which is already extremely protectionist. It is clear that the U.S. ports move strongly to protect their viability and it is essential that the Canadian ports do so as well.

5.2 Subsidy v. Trade Restriction

It is important to recognize that Bill C-155 does not propose to deal with foreign trade per se in the sense of proposing a tariff or non-tariff barrier thereto. In fact, its overall intent is to enhance foreign trade by facilitating and encouraging the export of important commodities. Its mechanism is a subsidy for the movement of goods out of the country and as such can have no availability to other parties with whom we trade. Further it has no effect upon persons seeking to import goods into Canada nor does it impart any undue advantage vis a vis other competitors in the foreign grain trade which should unduly concern Canadian interests. In comparison to the European Economic Community's system of farm subsidies and the U.S. system of payments to farmers not to grow crops, this subsidy is of less immediate effect upon the foreign trade in the commodities effected. It does not relate to the commodities themselves, but simply to one component of their transportation, the cost of which is in turn simply one component of their overall export costs.

5.3 National Transportation Act, Section 3

Section 3 of the National Transportation Act sets out certain requirements to be observed in the administration of the Canadian transportation system. One of those requirements as set forth in paragraph 3(d)(ii) stipulates that the tolls for the carriage of goods not constitute "an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or

secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports;". The broad intent of Bill C-155 and the specific amendments suggested by VPC in this submission encourage rather than inhibit the movement of commodities through Canadian ports, encourage the development of secondary industry in Canada to the extent it may benefit from the subsidy and is not an "undue" obstacle to the interchange of commodities within Canada. Accordingly, VPC is of the view that the Bill, with the suggested amendments, is within the ambit of the objectives of the National Transportation Act.

5.4 Intervention in Appeal of CTC Order

VPC has been advised by the Canadian National Railway ("CNR") that it has received leave from the Federal Court to appeal the Prairie Malt Decision. VPC, with the support of CNR, has decided to apply as an intervenor in that appeal to support the appeal of CNR and request that the Crow Rates not apply to Specialty Grains trans-shipped through Greater Vancouver or other Canadian cities for final ocean export from foreign ports.

VPC and CNR recognize that Bill C-155 will be under review concurrently, but until that Bill is enacted it is important to clarify their respective rights and obligations under the existing legislative framework. The appeal will center on the interpretation of General Order No. 448 and VPC is pleased to note that Bill C-155 is stated to apply notwithstanding that General Order. However, if Bill C-155 is adopted it is extremely important that the amendments herein referred to be made or the problems raised by the Prairie Malt Decision will simply be perpetuated by the Bill as the language in the Bill is substantially the same as that under appeal in the Prairie Malt Decision.

The Canada Ports Corporation is aware of the Prairie Malt Decision and has indicated its support of VPC's position regarding it and concurs that VPC should both appeal that decision and make the submission to the Standing Committee on Transport herein set forth. The Canada Ports Corporation will be continuing to give its full support to VPC in respect of this matter wherever it may appropriately do so.

RESPECTFULLY SUBMITTED BY VANCOUVER PORT CORPORATION
as of the 12th day of August, 1983.

VANCOUVER PORT CORPORATION

Per: M. L. Robson
M. L. Robson
Chairman

Per: B. A. Ekstrom
B. A. Ekstrom
Acting General Manager

Schedule "A"

FIVE YEAR COMPARATIVE COMMODITY SHIPMENTS

SCHEDULE "A"

PRINCIPAL COMMODITIES MOVING THROUGH THE PORT
FIVE YEAR COMPARISON IN METRIC TONNES

	1978 (000)	1979 (000)	1980 (000)	1981 (000)	1982 (000)
EXPORTS					
Grain	7,784	7,578	7,960	9,093	10,023
Coal and coke	14,426	13,833	15,002	15,622	15,702
Sulphur	3,967	4,069	5,112	5,515	4,972
Lumber	1,874	2,401	2,467	1,984	2,027
Wood Pulp	876	758	815	756	796
Potash	2,744	3,175	3,448	2,955	2,558
Copper ores	770	674	653	718	729
Fodder and feed	536	640	460	499	523
Propane gas	152	211	237	226	252
IMPORTS					
Raw sugar	106	102	126	80	120
Phosphate rock	756	952	952	835	725
Common salt	417	348	401	327	352
Iron, steel, metals	139	165	110	171	90
CONTAINERS (TEU's)					
NUMBERS					
Foreign Inward	45,887	47,428	55,313	60,991	50,420
Outward	55,672	53,697	58,704	61,210	52,828
Domestic Inward	5,063	3,627	5,433	5,363	5,365
Outward	8,394	5,847	5,699	5,133	5,397
Total Harbour	<u>115,016</u>	<u>110,599</u>	<u>125,149</u>	<u>132,697</u>	<u>114,010</u>
TONNAGES					
Foreign Inward	331,591	316,183	353,359	411,118	343,815
Outward	585,410	571,077	637,359	626,952	547,596
Domestic Inward	91,391	25,714	47,947	54,068	70,660
Outward	70,506	62,577	56,126	47,130	43,023
Total Harbour	<u>1,078,898</u>	<u>975,551</u>	<u>1,094,791</u>	<u>1,139,268</u>	<u>1,005,094</u>

Schedule "B"

SPECIALTY GRAIN SHIPMENTS - 1982

B-1 GROSS (INCLUDING CONTAINERIZED)

B-2 CONTAINERIZED ONLY

SCHEDULE B-1PORT OF VANCOUVER

TONNAGE EXPORTED 1982

Grains

Wheat	5,894.716	
Barley	2,684,752	
Rapeseed (Canada)	<u>1,130,114</u>	9,709,582

Specialty Grains

Rye	115,676	
Flax	136,675	
Oats	3,849	
Mustard	14,213	
Soya Beans	1,166	
Malt	121,096	
Cereal Grains - Milled	246	
Cereal Grains - Unmilled	7,204	
Faba Beans and Peas	3,726	
Seeds, Clover, Grass, etc.	<u>5,362</u>	449,213
		10,158,795

SCHEDULE B-2PORT OF VANCOUVER

CONTAINERIZED TONNAGE OF SPECIALTY GRAINS 1982

Mustard	5,428
Soya Beans	1,166
Oats	3,849
Barley	772
Flax	322
Rapeseed	161
Wheat	82
Cereal Grains - Milled (includes Malt)	115,922
Cereal Grains - Unmilled	<u>30,149</u>
	157,851

Schedule "C"

TEN YEAR SUMMARY OF TOTAL PORT SHIPMENTS

SCHEDULE "C"

TEN YEAR SUMMARY OF FOREIGN VESSELS AND CARGO TONNAGES

YEAR	NUMBER	VESSELS		CARGO — METRIC TONNAGE		
		GROSS REGISTERED TONNAGE (000)	IMPORTS (000)	EXPORTS (000)	TOTAL FOREIGN CARGOES (000)	
1973	2,222	31,640	2,289	27,164	29,453	
1974	2,022	31,393	2,234	27,583	29,817	
1975	1,907	30,721	1,792	25,122	26,914	
1976	1,931	31,790	1,753	25,573	27,326	
1977	2,185	36,416	1,917	30,538	32,455	
1978	2,370	40,629	2,014	33,861	35,875	
1979	2,291	41,009	2,134	33,861	35,995	
1980	2,452	47,046	2,103	38,368	40,471	
1981	2,551	46,615	1,997	39,500	41,497	
1982*	2,645	46,555	2,045	40,327	42,372	

*Includes foreign coastwise movement

TEN YEAR SUMMARY OF COASTWISE VESSELS AND CARGO TONNAGES

YEAR	NUMBER	GROSS REGISTERED TONNAGE (000)	CARGO METRIC TONNES		TOTAL (000)	GRAND TOTAL HARBOUR TONNAGES HANDLED (000)
			IMPORTS (000)	EXPORTS (000)		
1973	20,960	39,211	4,238	4,493	8,731	38,184
1974	20,800	47,507	4,176	4,020	8,196	38,013
1975	19,318	49,597	3,654	4,320	7,974	34,888
1976	20,369	49,248	4,428	5,325	9,753	37,079
1977	20,561	51,305	4,793	5,489	10,282	42,737
1978	19,562	52,760	3,548	5,385	8,933	44,808
1979	16,792	50,872	3,426	5,562	8,988	44,982
1980	16,730	48,946	3,375	5,358	8,733	49,204
1981	14,528	44,816	3,141	4,857	7,998	49,495
1982*	13,145	40,532	2,551	4,157	6,708	49,080

*Excludes foreign coastwise movement

APPENDIX "TRPT-119"

**CHAMBER OF SHIPPING
OF BRITISH COLUMBIA**

- ESTABLISHED 1923 -

323 - 409 GRANVILLE STREET - VANCOUVER, B.C. V6C 1T2
TELEPHONE (604) 681-2381

CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA
SUBMISSION TO
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AUGUST 12, 1983

Introduction

The Chamber of Shipping of British Columbia (the Chamber) was established in 1923 in Vancouver and today has a membership of forty-five Canadian registered companies representing the international maritime shipping interests serving British Columbia ports.

This international representation includes a multitude of Owners and Operators from around the world who, in addition to providing the ocean transport of our bulk cargoes, offer a significant thirty-five scheduled liner services to and from the world markets for western Canada.

Bill C-155 Western Grain Transportation Act

The Chamber members support the principle and broad intention of Bill C-155. The necessity for a viable integrated transportation system for the movement of Canadian exports to foreign markets has long been recognised. It has been a matter of concern to the Chamber and the shipping interests it represents that the upgrading and improved capacity of the western rail system is a major key to stimulating the growth of the western Canadian economy.

The Federal Government and private industry has and will continue to provide millions of dollars for the provision of first-class port terminal facilities in British Columbia. It is essential that the flow of traffic to those terminals continues without fear of congestion or interruption.

This can only be achieved by letting the "Crow" go the way of the "Dodo" and replacing it with legislation which recognises the facts of life and the flux in the future of technology and world markets.

The Chamber does not have a mandate to speak on the merits of the alternatives or the issues concerning the distribution of the Federal subsidy for the movement of grain to tidewater. It does, however, recognise a need for an equitable arrangement that will enhance the rail capacities and, therefore, encourage growing volumes of exports of not only grain but that of other commodities such as coal, lumber, sulphur, potash, etc.

Specific Concerns

Of special significance to the Liner services constituents of the Chamber is the need for encouraging and strengthening the provision of direct liner calls to the Port of Vancouver. As is well known, a large portion of western Canadian container cargo arrives in Canada by highway or rail from the Port of Seattle. In part this diversion is caused by short-sighted Vancouver waterfront industrial practices which, it is hoped, will be resolved in the not-too-distant future. However, it is recognised that Seattle is a major container port serving the Pacific Northwest and the volume of containers per vessel consigned for Canadian destinations is relatively small compared to the U.S. market and, consequently, the inducement to provide a direct all-water service to Vancouver is inhibited.

The innovation in recent years of containerizing speciality grains for export through the Port of Vancouver has shown spectacular growth. This trade has provided a continuing incentive for lines to make direct calls to Vancouver, not only to off-load Canadian destined cargo, but to take on an attractive back haul cargo of containerized speciality grains, most of which are destined for the Pacific Rim.

This trade may now be jeopardised following a February 3 1983 decision of the Canadian Transport Commission and an application by Prairie Malt (Canada) Limited of Saskatchewan disallowing a surcharge on the rail transportation applied by the CNR and CPR for grains which are delivered by rail at Vancouver for export, are containerized at dockside, and then moved overland for export through the Port of Seattle. This decision rested on the definition of "export" and it is this lack of definition in Bill C-155 which is the cause of concern.

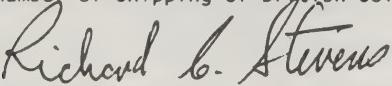
Bill C-155 does not, to the best of our knowledge, clarify the situation and the Chamber feels that this needs to be rectified. It is inconceivable that the Federal Government, on behalf of the taxpayers and citizens of Canada, intended subsidizing the movement of grain overseas by means of routing through a foreign port when fully competitive services can be made available from a Canadian marine facility. However, if this, as we term it, "incentive" cargo is allowed to be drained away from western Canadian ports the liner services will likewise dry up and in turn we, in western Canada, will become completely dependent for the import and export of containerized goods through a foreign port.

Recommendations

The Chamber recommends that provision be made in the Act to limit the benefit of subsidized rates to those grains which are exported directly overseas through a Canadian marine facility.

Competitive shipping services are vital to a healthy economy and by using the taxpayers' dollars to the best advantage, in this instance by encouraging the shipping lines in the continuance of direct all-water service to Canadian ports, additional jobs and services within the Canadian economy are created and maintained.

Submitted on behalf of the
Chamber of Shipping of British Columbia



Richard C Stevens
Executive Director

APPENDIX "TRPT-120"

CABLE ADDRESS

'NORSHIP'
CODES BOE

NORTH PACIFIC

TELEPHONE
(604)682-2011

SHIPPING COMPANY LTD.

Steamship Agents and Charterers

SUITE 434--GRANVILLE SQUARE - 200 GRANVILLE STREET

VANCOUVER, CANADA V6C 1S4

REFERENCE: DBM/ow

August 3rd, 1983

Standing Committee
on Transport
Ottawa, Ontario

ATTENTION: Mr. Maurice Dionne, M.P.
Chairman

Dear Sirs:

North Pacific Shipping Company Ltd. was founded in 1935 and since that time has been engaged in the steamship agency business in British Columbia. Since 1951 we have represented Yamashita-Shinnihon Steamship Co. Ltd. of Tokyo, Japan, in their liner and breakbulk service to Canada. Y.S. Line, since the inception of container vessels in the early 1970's, have provided a container service from several Far East countries to Canada through direct service through Vancouver on a six vessel per month basis--one every five days. Y.S. Line is a member of the Japan Six Lines Consortium and are able to provide, on a direct call basis or transhipment basis, service to Japan, Korea, Hong Kong, Taiwan, Malaysia, Singapore, Manila, Thailand and Australia.

Y.S. Line provide various types of containers to the customers in Canada to meet the necessary needs on the various commodities received and shipped, i.e. we provide 20 foot and 40 foot containers broken down into reefer containers, open top containers, bulk containers and dry containers. The J6L have approximately 7,300 TEU's of space available monthly out of Vancouver and a major portion of the export space is accommodated by bulk malt in containers from Vancouver to Japan. This bulk malt, in my opinion, is the

major reason for the J6L calling at Vancouver and if this cargo was jeopardized in any way, the J6L would seriously study the feasibility of eliminating Vancouver as a port of call. The J6L lock at the competition operated by other lines directly through Seattle and these lines are able and have decided to service Canada through this routing so the Japanese could also service this matter in a similar fashion.

There are Conference and Non-Conference lines calling at the Port of Vancouver which adequately provide a competition situation to meet the needs of the Canadian shippers/consignees.

Vancouver presently has two container facilities with three container cranes and is in the process of adding two further container cranes. With these new cranes in place and with the further expansion of these terminals as planned, I feel that Vancouver can adequately accommodate the forecast Canadian trade for the next 3-4 years, and it is of utmost importance that the container business be looked after by the necessary clauses in the new Statutory Rated Grain Structure to necessitate the moving of specialty grain products via Canadian seaports. If the Canadian taxpayers are subsidizing the construction and maintenance of our container terminals and will also be asked to contribute a large amount of money to the new revised legislation, we feel that if the cargo is to move under any subsidized form, then it should move via a Canadian seaport. The Port of Vancouver already faces severe competition from the Port of Seattle and the agents, stevedores, shipping lines, terminal operators and labour involved in the Port of Vancouver are doing what we can to meet this competition and it goes without saying that we require the co-operation from all parties to meet our objectives.

The impact of any deviation of any subsidized Canadian cargo away from Vancouver, would not only impact upon the Port of Vancouver, but the thousands of people involved in port related industries in Western Canada. I would sincerely hope that our concerns regarding the Port of Vancouver will be addressed in any amendments to the proposed legislation.

I thank you for this opportunity to present our views.

Yours very truly,

NORTH PACIFIC SHIPPING COMPANY LTD.

(Original signed by)

D.B. McLennan, Manager
Liner Department

APPENDIX "TRPT-121"

WESTWARD SHIPPING LTD

STEAMSHIP OPERATORS - AGENTS - BROKERS - CHARTERING BROKER



HEAD OFFICE
th Floor, 1199 West Hastings St.,
Vancouver, B.C., Canada, V6E 2G7
Telephone (604) 684-6141
Telex 04-53298 TWX 610-929-1088
Cable "WESTWARD"

69 Yonge St., Suite 1303
Toronto, Ont., Canada, M5E 1K3
Telephone (416) 366-0782
Telex 065-22463
Cable "WESTWARD"

AGENCE MARITIME WESTWARD LTÉE
276 rue St. Jacques Ouest, Suite 920
Montréal, Qué., Canada H2Y 1N3
Téléphone (514) 845-0101
Telex 055-61854
Cable "WESTWARD"

Vancouver, B.C., August 5th, 1983

House of Commons
Standing Committee on Transport,
Ottawa, Ontario

Attention: Mr. Maurice Dionne, M.P.
Chairman

BILL C-155
WESTERN GRAIN
TRANSPORTATION ACT

Dear Sirs:

This brief is submitted in respect of Bill C-155 as approved on first reading, May 10th, 1983, by the House of Commons of Canada and subsequently referred to the Standing Committee on Transport for review and submission of recommendations to the House. We would like to express our appreciation to the Committee for your further consideration of the remarks that Westward Shipping Ltd. enumerate herein.

Westward Shipping Ltd. was established in British Columbia in 1935 and has been active in all facets of this province's ocean transportation industry from that date forward. From our head office in Vancouver and through our branch offices in Toronto and Montreal, we provide nationwide service for shippers, consignees, shipowners and charterers. Westward Shipping is truly a Canadian company in equity, management and operation.

Through our active industry associations in the British Columbia Maritime Employers Association and the Chamber of Shipping of British Columbia, we have maintained direct communication with the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of

Transport and Mr. John Magee, Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission on desired amendments to Bill C-155 and the reversal of Decision WDR 1983-01, dated February 3rd, 1983, which pertains to the movement of Canadian malt under Crow subsidy via non-Canadian ports.

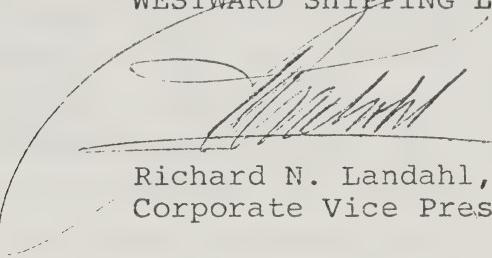
Westward Shipping support the principal objectives of Bill C-155 but are desirous that the following amendments be included in your Committee's recommendations to the House:

1. The definition of an applicable grain export to be "a bonafide shipment by sea to a foreign destination without intervening routing or transhipment via a foreign North American port".
2. The definition of a movement to be "by water from a Canadian port without transhipment".
3. The definition of applicable grains to include all such specialty grains and seeds (e.g. malt, buckwheat, rapeseed, oats and flaxseed, etc.) and secondary processing products (e.g. sunflowers, alfalfa pellets, canola meal, vegetable oil, etc.).
4. The embodiment of the principal that the land carrier must be able to charge rates or at least receive revenues that are compensatory for all traffic transported for an efficient transportation system to evolve.
5. Recognition of the effectiveness of the farmer or producer as a singularly efficient small business enterprise. As it is Parliament's expressed desire to counter international foreign subsidies supporting competition against his export products, that any subsidy payments should be made directly to the farmer. Direct payments to the farmer will stimulate an incentive to seek and use the most efficient transportation system.

Much has been written and said by specific interest groups. Westward represent either shippers or shipowners engaged in bulk grain, coal, forest products and containers. Common to all is the basic need of efficient and cost effective handling and transportation. We take serious umbrage with the use of

taxpayers monies which will be required by Bill C-155 to the ensuing export of Canadian jobs if the definitions of export and movement are not appropriately corrected. Waterfront employment is dependent upon the continuance of container lines calling in our Canadian ports and the availability of Canadian malt, grains and seeds provides the necessary base cargo. So long as any commodity is subsidized by any means, then such associated handling and transportation should be reserved to the benefit of Canadian companies, and Canadian workers, and should be exported through Canadian ports.

Yours very truly,
WESTWARD SHIPPING LTD.



Richard N. Landahl,
Corporate Vice President

RNL/jmn

APPENDIX "TRPT-122"

KINGSLEY NAVIGATION LTD.

STEAMSHIP AGENTS

ADDRESS ALL COMMUNICATIONS TO THE COMPANY

744 WEST HASTINGS STREET

VANCOUVER, B.C. V6C 1A9

CABLE ADDRESS "EDKO" VANCOUVER
TELEPHONE: (604) 685-0821
TWX: 610-922-6058
TELEX: 04-508735
FILE REFERENCE

August 8, 1983

Crows Nest Pass Rate

Standing Committee on Transport
House of Commons
Ottawa, Ont.

Attn; Mr. Maurice Dionne M.P.
Chairman

Dear Mr. Dionne;

Submission by Kingsley Navigation Ltd. on Bill C-155

With the impending changes in the historic Crows Nest Pass Grain Agreement being debated in Parliament I would like on behalf of Kingsley Navigation Ltd. of Vancouver and for Showa Line, Ltd. of Tokyo, Japan as well as other Ship Owners that service the Port of Vancouver to present an opinion on changes to the Crows Nest Pass Grain Agreement.

Kingsley Navigation Ltd. was founded in 1918 as steamship owners engaged in coastwise service on the Pacific coasts of Canada and the U.S.A. We are now involved Totaly in the steamship agency busines in British Columbia with branch offices in Toronto and Montreal. We represent a number of Steamship Owners hauling bulk cargoes such as coal, grain, potash, sulphur, etc as well

as Showa Line, Ltd. of Tokyo, who are members of the Japan Six Container Ship Consortium.

The Consortium provides direct or transhipment container service to and from ports in Japan, Korea, Hong Kong, Taiwan, Malaysia, Singapore, Phillipines, Thailand, Australia and the Persian Gulf to Vancouver with a vessel calling every five days for a total of 6 per month. A variety of container types in 20 and 40 foot lengths are available to accomodate the various types of cargo moved to and from the Port of Vancouver with a large number of the total containers being the Standard 20 foot dry bulk type especially suited for the carriage of specialty grains.

There is approx 7,300 twenty foot equivalents of outbound container space available monthly divided among the ports of Vancouver, Seattle and Portland on the Japan Six Lines Consortium with the Vancouver portion being approx 2433 containers per month or 29,196 per year. A major portion of these containers is taken by bulk malt shipments from the Prairies to Japan. Tonnage of this cargo amounted to approx 115,922 tonnes in 1982 which required approx 7728 twenty foot containers or approx 26.5% of the total container space available in the Vancouver service of the Japan Six Lines Consortium. Malt is complemented by other grains such as Oats, Mustard, Clover, Grass, Etc amounting to approx 41,929 tonnes which require an additional 2795 twenty foot containers or 9.5% of the total space available. Total tonnage of these grain cargoes amounts to approx 157,851 tonnes which requires approx 10,523 twenty foot containers or 36% of the space available during the year.

Bulk malt and other complimentary cargoes are a major factor in the Six Line Consortium's decision to call at Vancouver. Other major carriers in the same service who do not participate in the carriage of this grain cargo confine their ports of call to the United States Port of Seattle, Washington and dray all their cargo to and from Vancouver by road and rail. They have decided that it is more economical for them to eliminate Vancouver as a port of call. If the carriage of bulk malt and other specialty grains is allowed to the other carriers who do not call at Canadian ports this would seriously endanger the continued calling at Vancouver by the Japan Six Lines Consortium who would be forced by the loss of approx 36% of their base cargo and by the lower cost competition to eliminate the Port of Vancouver as a port of call.

There are competitive Conference and Non-Conference lines available in the Port of Vancouver to shippers who may wish to ship with carriers other than the Japan Six Lines Consortium.

If Canadian grain cargo, by the deletion of the necessary clauses in the new Grain Transport Agreement, was allowed to travel from the Prairies to U.S. Coast ports by rail or truck this would negate the present arrangement of loading containers at Vancouver and the need for container vessels to call at Vancouver to load. The loss of these vessels and cargo would be major blow to the container handling and ancilliary industries in the Port of Vancouver and would result in the loss of many jobs to the people of the Vancouver area who

through taxation have helped to provide the Terminals, Railways and other facilities that have been built to handle this cargo.

The Port of Vancouver, after a slow start in major container facilities has expanded with the completion of Vanterm Container Terminal and is now enjoying further expansion with the addition of two more container cranes. These facilities that are owned by the people of Canada should be used to the fullest for the handling of goods being brought in or shipped out of Canada. If grain cargoes are to be subsidized in any way by the Canadian Taxpayers we ask that the new legislation should reflect this to ensure that the tonnage involved continues to be shipped through Canadian ports.

In addition to the passing of grain cargoes through Canadian Ports many other industries rely on the railways to haul goods to tidewater from inland points. If Canada is to participate in increased sales and tonnage of goods destined overseas and keep our economy growing the means must be found to ensure that the railways will be able to handle this additional tonnage in the near future. If these means are not found we will face a situation where ship owners will ask for higher rates if their vessels are to load at Canadian ports due to the long waiting time that will be involved thus making our goods less competitive on world markets. We trust that you will consider all aspects of the situation that has been laid before you and that your recommendations will help to resolve this matter in the best way for the future of Canada.

I thank you for this opportunity to present our view.

Yours very truly

KINGSLEY NAVIGATION LTD.

(Original signed by)

G.R. Sargent
President

APPENDIX "TRPT-123"

SUBMISSION
OF
THE PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA
TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
REGARDING
BILL C-155, AN ACT TO FACILITATE
THE TRANSPORTATION, SHIPPING AND
HANDLING OF WESTERN GRAIN

VANCOUVER
AUGUST 12, 1983

The Government and people of British Columbia welcome the Standing Committee on Transport to our province and commend the Committee for adding Vancouver to its itinerary.

Your coming here for this hearing indicates to us that you recognize that the western grain transportation system is not just a prairie system. You recognize that grain transportation is important to British Columbia and that Bill C-155 has important implications for this province and for all its industry.

You will hear from industry in British Columbia - from the Council of Forest Industries, the Mining Association, and the Employers' Council. You will hear from the transportation industry - the Vancouver Port Corporation, British Columbia Railway, and the shipping companies; and you will also hear from other concerned citizens - the Mayors of several of our cities, the Road Builders, the Vancouver Board of Trade, and others.

These submissions will give you a good view of the feelings of the people of this province about this Bill. You will see a recognition of the need to act now, to pass this bill so that we can get on with meeting the challenges of competing in world markets.

Over the past several years, the Province of British Columbia has maintained a consistent position on the matter of the statutory freight rate for export grain. This position has been stated many times in various places. Put simply, it states that the railways should receive a compensatory rate for the movement of export grain and, if subsidy is required, it should be paid directly to the farmer.

This position of British Columbia has remained consistent while the issues of grain transportation have been studied and discussed in Canada. The past decade has been characterized by continuing study. The Snavely Commission (The Commission on the Costs of Transporting Grain by Rail) used cost data from calendar year 1974 in proving to us that the railways did, indeed, lose money on carrying grain to export. Since that time we have had the Hall Commission, the Booz Allen Report, the Prairie Rail Action Committee, as well as reports, briefs, position papers and statements by farm groups, provincial governments and many others.

We no longer have the luxury of time for study; action must begin now.

Since February 1982, there has been some optimism that action is forthcoming. At that time, the Honourable Jean Luc Pepin committed the Government of Canada to a comprehensive approach to the solution of the western Canadian railway transportation problems. This comprehensive approach included a revision of the Crow rate, a commitment to continued payment of the Crow benefit, firm performance and investment guarantees from the railways and a process through which the affected parties could participate in the development of the details of the solution.

This consultation process, in which Dr. Clay Gilson was the federal representative, differed from preceding studies. The Gilson process began with the commitment to action and allowed the producers to take part in the development of the action plan. The Bill which you now study is the result of this consultative process.

Throughout the Gilson process the grain farmers were staunchly represented. Since the presentation of the Gilson Report, the wheat pools have continued to assert themselves in the committees dealing with this legislation, with method of payment, and others. So the legislation you are studying has had considerable input from the grain farmer.

The Bill may not satisfy all of the farmers on the prairies. No action which will change the way things are will ever satisfy everyone. Therefore, the grain farmers' interests have been protected.

The Bill is different from the Gilson recommendation regarding method of payment. This, we all recognize, is because the wheat pools would not accept payment to the producer - even in a shared way. The latest amendments introduced by Mr. Pepin which provide a "safety net" for the grain producer by limiting the shipper share of the transportation costs to a maximum of ten per cent of the selling price of the grain is another example of protection of the grain producers' interests. This was added to the Bill because of farm pressure to recognize the "ability to pay".

We, in British Columbia, are glad that your committee is holding these public hearings so that the other shippers in the western transportation system may comment to you. British Columbia feels that the grain farmer (as represented by his organizations in this process), the railways, and the federal government have negotiated a compromise which is reflected in this Bill. As in all compromises, everyone has had to give something up and so is a little disappointed. But as in all compromises everyone gets some of what he wants:

- The grain farmer gets the commitment to maintain a first class railway system to move his product to market. Although he will have to pay more for this transportation, his maximum rate is limited, there will be a period of adjustment and the increased rate will be shared with the taxpayer of Canada.
- The grain companies get the entire taxpayers' contribution paid to the railways; they each get membership on the Senior Grain Transportation Committee which provides full participation in car allocation, consultation by the Canadian Transport Commission on the determination of costs with access to some railway confidential information, as well as an opportunity to approve the railways' investment plans.
- Both the producers and the companies get continued commitment to the Prairie Branch Line Rehabilitation Program as well as use of hopper cars purchased by the Canadian taxpayers.
- The national railways get compensation for their costs in moving export grain. They get the assurance that their costs will be reviewed by the Commission every four years to ensure that the total revenue will continue to cover their costs.

- The taxpayer of Canada gets the assurance that his contribution to the export grain business will not grow without limit. He gets the commitment from the railways that they will invest in increased capacity to ensure that grain as well as all other products can be delivered reliably to export positions.
- Everyone concerned with this Bill gets the commitment that the Minister will carry out a comprehensive review of the operation of the Act during the 1985-86 crop year. Since British Columbia disagrees with the direction taken in several areas, discussed later, of this legislation the Province takes some comfort from this promise of review.

Everyone of us can find something missing in the Bill, but if we focus on the positive aspects we must conclude that they are sufficiently attractive that the Bill should pass now. This Bill is the first step in the renewed development of the western transportation system and that renewed development must begin now.

At the First Ministers' Conference in Ottawa in February 1982, Premier Bennett called on the Government of Canada to take action on the Crow rate to allow Canada's railways to be financially capable of investing in capacity which would be

needed soon. We were concerned in those days of the possibility of "rationing" railway capacity.

The need for this new capacity was shown by estimates of the westbound shipments of grain, coal, potash and sulfur made by the shippers of these products. These estimates were gathered by the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and published in its October, 1981 briefing. The total anticipated demand in 1990 was expected to be 88 million tonnes. Compared to 33 million carried in 1980 and 34.5 million carried in 1982.

WESTAC has recently sent to its members a July, 1983 forecast for these same four westbound commodities. The demand in 1990 is anticipated to total 76 million tonnes. The growth is merely delayed two years.

These figures show a continued confidence in our ability to sell our products in world markets. They say that our resource industries, including the grain industry, still believe that Canada can retain a market share and that the sales can grow. This confidence must be supported and that support must include the continued ability of the transportation system to deliver the product to export position in time to meet sales.

There is not a great deal of excess capacity in the railway system. CN Rail is spending \$105 million this year on upgrading its single track line from Prince George to Prince Rupert to meet the traffic demands of the northeast coal of British Columbia. That is just one year of a ten year \$600 million investment in that north line to allow the Port of Prince Rupert to reach the tonnages of which it will soon be capable.

CN Rail has estimated it will spend \$100 million next year on its line between Edmonton and Vancouver. They are spending \$160 million this year. These sorts of dollars cannot be expected to continue, however, if the railways' revenues are not sufficient.

In February 1983 when Mr. Pepin made his announcements of introduction of this Bill into the House along with other initiatives, we all noticed that CP Rail began its response about the Rogers Pass Tunnel with two conditions. If the Bill be passed and if the economic conditions are positive, CP Rail would call tenders on this huge project in the fall of this year.

British Columbia finds it significant that Mr. Stinson of CP Rail told your Committee in Ottawa that the company is sufficiently confident of improved economic conditions that it is prepared to go ahead as soon as this Bill is passed.

This confidence must be supported.

The national railways will invest 16.5 billion dollars in providing capacity to meet the demands of our export products. Some 5.5 billion dollars of that will be invested within British Columbia in the construction of the additional railroad track, tunnels, yards and facilities. Those dollars will create construction jobs for the duration of the projects in British Columbia but this province is more concerned with the permanent jobs in the industries served by these railways. The grain farmers, loggers, miners, truck drivers, railroad running trades and all the others that they support are the ones whose futures we want to maintain by ensuring that the products they produce and carry make it in world markets.

British Columbia concludes that Bill C-155 contains promise of sufficient positive action, adequate safeguards for all participants in the grain business, and provides for the continued development of the superb western Canadian railway system; that the Bill should be passed now.

THE DOMINION COAL BLOCKS

Clause 62 of Bill C-155 states that:

- "Notwithstanding the Crow's Nest Pass Act and any agreement made pursuant thereto, the Government of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the lands it selected under paragraph 1(i) of that Act in any manner and on any conditions it thinks fit."

This provision overrides a legislative impediment to the exploitation of these coal-bearing lands. The Government of Canada maintains that these lands were conveyed to it under paragraph 1(i) of the Crow's Nest Pass Act. That paragraph states:

- "That if the Company or any other company with whom it shall have any arrangement on the subject shall, by constructing the said railway or any part of it as stipulated for in the said agreement, become entitled to and shall get any lands as a subsidy from the Government of British Columbia which in the opinion of the Director of the Geological Survey of Canada (expressed in writing) are coal-bearing lands, then the Company will cause to be conveyed to the Crown, in the interest of Canada, a portion thereof to the extent of fifty thousand acres, the same to be of equal value per acre as coal lands with the residue of such lands. The said fifty thousand acres to be selected by the Government in such fair and equitable manner as may be determined by the Governor in Council, and to be thereafter held or disposed of or otherwise dealt with by the Government as it may think fit on such conditions, if any, as may be prescribed by the Governor in Council, for the purpose of securing a sufficient and suitable supply of coal to the public at reasonable prices, not exceeding two dollars per ton of two thousand pounds free on board cars at the mines.

And on the part of the Government, to pay the said subsidy by instalments as aforesaid."

The subject coal lands here have been known as the Dominion Coal Blocks. The northern Coal Block is adjacent to the Westar (B.C. Coal Limited) Coal operation, which comprises 5,000 acres and contains perhaps 20 million tons of metallurgical and thermal

coal resources. The southern Block in the Flathead Valley, comprises 45,000 acres and contains an estimated 1.2 billion tons of metallurgical and thermal coal resources.

The Province of British Columbia passed an Act in Aid of Certain Railways in 1890 which provided for the granting of certain lands to the Kootenay Lake Railway Company (later the British Columbia Southern Railway Company) for the construction of a railroad through the Rocky Mountains. The province has maintained that it was its intention that any such land grants would reserve for the Crown Provincial all minerals, precious and base as well as coal.

The federal government's 1897 Act to Authorize a Subsidy for a Railway Through the Crow's Nest Pass included the provision, earlier noted, which required the railway company building the line to transfer to Canada 50,000 acres of any coal lands it received from British Columbia. As indicated, British Columbia has maintained that the Canadian Pacific Railway Company could not transfer the coal lands to Canada as the coal resources were never conveyed in the first place.

Despite their abundant coal resources and proximity to infrastructure, these coal lands have not been thoroughly explored, and no development has taken place on them. There have been

numerous exchanges between federal and provincial Ministers on this issue over the years.

On May 20, 1983, ten days after the first reading of Bill C-155, the British Columbia Minister of Energy, Mines and Petroleum Resources sent the following message to the federal Minister of Transport:

"Your proposals to amend the grain rates established by the Crow's Nest Pass Act have received support from this province. We continue to hope for an early resolution of this issue, although we have concerns with recent changes you have made to the subsidy arrangements. We believe it desirable to pay the subsidy to the farmers and not to the railways directly. We are troubled, moreover, by the language employed in Section 62 of Bill C-155. The Province of British Columbia has always maintained an ownership claim on the subject coal lands. Moreover, it has regulatory requirements and land use priorities which must be met by all explorers and developers of coal. Accordingly, we trust that the federal government would never attempt to dispose of these coal lands unilaterally.

I believe it is possible for our governments to take a cooperative approach to resolving these outstanding issues in order to facilitate the orderly development of the coal resources for the benefit of British Columbia, and all of Canada.

I suggest that we meet at an early date prior to any disposition of the lands to hold discussions on ownership, management and regulatory policy."

The federal government, through the Minister of Energy, Mines and Resources, made only a limited response on June 22, 1983 to the British Columbia initiative. He acknowledged that the wishes of the province should be taken into account in a development strategy, but at the same time strongly re-affirmed that Canada believes the coal lands legally are a federal responsibility.

No doubt, lawyers could argue the merits of each side of the case in court for many years, which would be of benefit to no one. British Columbia's point is that both sides should set aside their legal arguments and negotiate an agreement which would facilitate the beneficial development of this coal resource for British Columbia and all of Canada. It is simply not good enough for the federal government to offer to take into account the "wishes" of British Columbia; the province's responsibilities for resource and environmental management, and mines regulation, are much more than wishes. They are mandated responsibilities.

British Columbia again calls on the Government of Canada to enter into discussions which will ultimately lead to a plan for the management and development of these coal lands. Issues to be dealt with would include leasing policy, taxation arrangements, environmental impact management, project proposal review, mines regulation and infrastructure planning and financing.

THE BRITISH COLUMBIA RAILWAY

The Board of Directors and Management of the British Columbia Railway will present their brief to you later in this public hearing. In it they will outline their views of the role that could be played by BCR in the transport of export grain; particularly for the Peace River Blocks of Alberta and Northeastern British Columbia.

As shareholder, the Province of British Columbia is disappointed that Bill C-155 seems to have been written to exclude the British Columbia Railway specifically. We question the necessity for the clause "that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada" in the definition of "railway companies" in Section 2(1) of this Bill. Removal of that clause would still have the term "railway companies" include both CN Rail and CP Rail but would allow other companies to be included by regulation and under conditions prescribed within the regulation. Negotiation between Canada and the railway companies could then begin on the nature of participation by BCR in the transportation of export grain. This amendment is commended to you as it would allow the Crown benefits to reach the permit holders who ship through points on the BCR.

British Columbia is prepared to assist the Government of Canada in developing the appropriate method through which our railway can be most effectively used in increasing the flow of grain to export.

CONCLUSION

The Province of British Columbia looks forward to the report of this Committee and to the enactment, promulgation and action promised by Bill C-155 Western Grain Transportation Act.

APPENDIX "TRPT-124"

SUBMISSION
TO THE
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION
REGARDING THE
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

BY

M.C. NORRIS
PRESIDENT AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER
BRITISH COLUMBIA RAILWAY

AUGUST 12, 1983

Introduction

The British Columbia Railway is pleased to appear before the standing committee on Transportation and provide it's views respecting the Western Grain Transportation Act.

B.C. Rail's concerns with regard to the Act are twofold;

1. Passage of the Act is of paramount importance to Canada as a whole, to the nation's Railways and to producers and shippers of export grain.
Resolution of the complex and diverse issues involved in the transportation of export grains is a necessity. The Western Grain Transportation Act would initiate the evolutionary process.
2. The Act gives no recognition to the role played by the British Columbia Railway in supporting the agricultural industry of North Eastern B.C. The North East corner of the Province has considerable potential for grain crops and development of this potential will not proceed unless producers and shippers located on the British Columbia Railway are assured equity of treatment with their counterparts located on CN or CP trackage. Equity of treatment means in particular, freight rates comparable to those on the National Railways, and access to Government of Canada grain hoppers on an equitable basis with other export grain shippers.

Background on B.C. Rail

The British Columbia Railway Company (B.C. Rail) is a commercial Crown corporation, wholly-owned by the government of British Columbia. The railway operates exclusively within provincial boundaries, with interline connections to all rail-served points in North America. While it is principally a natural resource-carrying railway, B.C. Rail also operates a limited passenger service between its home base in North Vancouver and Prince George, B.C.

During the past 10 years, the railway has undergone an extensive rebuilding and modernization program and it is now regarded as one of the most modern and efficient rail carriers in North America. In the late 1970s, management of the company underwent a complete reorganization. An independent Board of Directors was appointed, a senior, professional railway manager became the company's first President and Chief Executive Officer and five distinct divisions were formed, each under the control of a vice-president.

Despite public ownership the railway operates in a commercial and competitive environment and it does so in expectation of profit. Responsibility for the safe, reliable and profitable operation of the company is entirely in the hands of its executive management and the government of the province no longer involves itself in the day to day operation of the railway.

The railway is responsive to public needs for service, where the provision of such service is economically sound. B.C. Rail encourages industrial development and has played a key role in establishing industrial parks along its trackage.

B.C. Rail is primarily an originating carrier and connects with the CN Rail at Prince George, North Vancouver and Dawson Creek, with secondary connections to CP Rail, Burlington Northern and the B.C. Hydro Railway at North Vancouver.

The railway today operates a fleet of 126 diesel-electric locomotives and a fleet of nearly 10,000 railcars, 6,870 of which have been acquired during the past 10 years.

B.C. Rail's general fleet includes box, flat, woodchip, hopper, tank and refrigerator cars, as well as cars specially-built for the railway's intermodal (piggyback) services. The size of the rolling stock fleet is disproportionate to the overall size of the railway as the majority of the traffic originating on B.C. Rail is destined for U.S. and eastern Canadian markets. At any given time, as much as half of the railway's fleet may be off-line - earning rental from other carriers and contributing as much as 15 percent of general revenues.

In summary, B.C. Rail is in excellent condition. The intense program of modernization during the past 10 years, has earned it a reputation as a safe, reliable and competitive operator in the resource-shipping community.

Grain Traffic and the Northern Extensions

Extension of B.C. Rail (formerly Pacific Great Eastern Railway) into the Peace River Area in the late nineteen-fifties was accomplished through a branch line from Chetwynd to Dawson Creek and extension of the main line from Chetwynd to Fort St. John. The branch to Dawson Creek connected with the former Northern Alberta Railway.

B.C. Rail presently originates grain traffic at Buick (North of Fort St. John), Fort St. John and Dawson Creek. Potential exists for agricultural development further north at Fort Nelson.

Grain Traffic
1981/1982 (Calendar Yrs)
Carloads

	<u>1981</u>	<u>1982</u>
Wheat Domestic	266	97
Wheat Export	811	554
Other Grain Domestic	464	498
Other Grain Export	1753	1283
	<u>3,294</u>	<u>2,432</u>
	=====	=====

Projected carloadings for 1983 are estimated to reach 3,095 carloads.

The above figures represent the carloads handled only on the B.C. Rail and do not give a full appreciation of the capabilities of the grain handling system at each point. The attached tables show the volume of grain at loading points

in British Columbia and indicate the importance of those delivery points in relation to others in the grain handling system. As shown by the tables, Dawson Creek and Fort St. John rank second and eighth, respectively, in terms of annual throughput for loading points in Western Canada. The figures also show the increasing volume moving through B.C. terminals, with an increase of about 84% in the four-year period from 1977-78 to 1980-81. The prospect is for continuing growth, with about one million acres of Class I to IV land, half of which could be brought into production in the next ten years. The Hall Commission highlighted the fact that undeveloped arable land in the Peace River areas of B.C. and Alberta is more than twice the area sown to wheat in Manitoba.

LARGEST VOLUME GRAIN SHIPPING POINTS IN WESTERN CANADA, 1980-81

<u>RANK</u>	<u>SHIPPING POINT</u>	<u>SHIPMENTS IN '000 METRIC TONNES</u>
1	Weyburn, Saskatchewan	219.4
2	Dawson Creek, B.C.	171.8
3	Moose Jaw, Saskatchewan	144.5
4	Rosetown, Saskatchewan	129.5
5	Melfort, Saskatchewan	105.0
6	Saskatoon, Saskatchewan	102.3
7	Carrot River, Saskatchewan	96.8
8	Fort St. John, B.C.	96.7
9	Olds, Alberta	95.9
10	Swift Current, Saskatchewan	91.5
11	Innisfail, Alberta	88.8
12	Camrose, Alberta	88.6
13	Prince Albert, Saskatchewan	87.3
14	Unity, Saskatchewan	83.4
15	Barrhead, Alberta	77.5

Source: Canadian Grain Commission,
Grain Deliveries at Prairie Points,
 Crop Year 1980-81

GRAIN DELIVERIES AT BRITISH COLUMBIA POINTS

<u>Elevator Point</u>	<u>Elevator Capacity 80-81 (metric tonnes)</u>	<u>Volume in '000 Metric Tonnes</u>			
		<u>80-81</u>	<u>79-80</u>	<u>78-79</u>	<u>77-78</u>
Buick	3,640 B.C. Rail	8.0	9.1	6.5	6.3
Creston	2,500 CP	2.3	2.2	2.3	2.2
Dawson Creek	10,250 B.C. Rail <u>22,490</u> CN <u>32,740</u>	106.5 <u>65.3</u> <u>171.8</u>	82.2 <u>65.2</u> <u>147.4</u>	35.3 <u>41.0</u> <u>76.3</u>	55.2 <u>26.8</u> <u>82.0</u>
Fort St. John	17,180 B.C. Rail	96.7	83.3	45.5	56.3
Groundbirch	1,960 B.C. Rail	4.2	2.8	2.6	3.5
Pouce Coupe	5,210 CN	13.2	9.5	7.3	8.7
Taylor	11,420 B.C. Rail	19.9	16.1	11.0	12.6
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	74,650 =====	316.1 =====	270.4 =====	151.5 =====	171.6 =====
Turnover		4.2	3.4	1.6	1.9

Source: Canadian Grain Commission. Grain Deliveries at Prairie Points
Crop Years 1977-78 to 1980-81.

B.C. Rail provides a direct routing to Vancouver and Prince Rupert for grain producers in the entire Peace River region of B.C. and Alberta.

The Railway now handles grain traffic at "Crow-equivalent" rates, based on the Crow Rate applicable to points in Northern Alberta. Like CP Rail and the CNR, B.C. Rail has been absorbing losses for grain export traffic. This has been necessary in order to maintain equity between grain producers served by the B.C. Rail, and those served by CN and CP.

B.C. Rail provides the most direct route from its connections with the CNR, Northern Alberta Railway, and the CNR Great Slave Lake Railway to both Vancouver, and Prince Rupert. (A total of 688,000 tonnes of grain were delivered to elevators on these lines in 1978/79). Current rate levels do not provide an incentive to use the most direct routing and consequently most of this traffic has been moved on a circuitous routing via the CNR.

British Columbia Railway has been unwilling in the past to absorb certain losses on grain traffic, and as a consequence has taken necessary steps to reduce overall losses. These actions have forced inefficient routing of export grain to the West Coast from elevators located on the CNR at Dawson Creek.

Perspective on the "CROW RATE"

The British Columbia Railway supports the measures that would be put in place with the passage of the Western Grain Transportation Act. The maintenance of legislated freight rates which are non-compensatory has gone on too long and while change must take place gradually over a period of years a real start is needed to the process of change. It is imperative to maintain a proper relationship between the price of freight services provided and the costs of providing those services. The regulation of rates makes a normal commercial relationship impossible between Canada's railways and the grain industry which accounts for approximately one-fifth of the railway's total workload.

It is interesting to note that de-regulation of the railroads in the United States was considered necessary in the long run interests of the industry. The Staggers Act of 1980 which de-regulated the U.S. Railways and promoted competition and commercial enterprise as reasonable and realistic goals trailed the National Transportation Act of Canada by 13 years. It is unfortunate that the principles established in the 1967 Act have yet to be fully applied in the case of grain transportation.

The British Columbia Railway strongly supports the positions taken by the National Railways that changes in the statutory rates on grain are required to ensure a transportation system that is efficient, financially viable, and self sustaining.

B.C. Rail believes the process of consultation has served this country well in examining all of the issues involved in the Crow reform. The time has come to begin the process of reform.

British Columbia Railway Participation

Given the background presented thus far, the British Columbia Railway submits to the committee the following points for consideration:

1. B.C. Rail now plays a relatively small role in the overall grain handling system in Western Canada. However, its operations are of vital importance to grain producers in the Peace River region, and will become increasingly important as new land is brought into production in that area.
2. B.C. Rail provides the most direct route between grain-growing areas in northern Alberta and ports at Prince Rupert and Vancouver. A new rate structure for export grain could encourage a more direct and efficient routing of grain from this region, and create significant growth in grain traffic.
3. Much of the future growth in grain exports will be handled through the Port of Prince Rupert. The importance of B.C. Rail in the grain transportation system will increase as Prince Rupert receives an increasing share of grain exports moving through west coast ports.

4. B.C. Rail is an important factor in rail access to the Port of Vancouver, particularly terminals on the north shore. The mainline to North Vancouver, has potential to offset capacity constraints which may appear on CN and CP mainlines to the Port. In addition, it provides an important "back-up" in the grain distribution system, when CN and CP lines are affected by incidents such as closure of the Second Narrows Bridge or the Fraser Canyon.
5. We support the principle that railways should be fully compensated for moving grain to export markets and believe this is essential in order to correct inefficiencies in grain transportation. We also believe that any government assistance should be paid to shippers, rather than railroads.
6. If it is decided that the federal contribution is to be paid to railroads rather than shippers, then it will be imperative that B.C. Rail receive corresponding compensation for grain originating on its lines or passing over its lines. There is no basis on which to discriminate between grain originating on the BCR and that originating on CN or CP lines.
7. Grain rates should be subject to negotiation between shippers and carriers, within guidelines to ensure that the railways are fairly compensated. Railways should be free to negotiate rates and conditions which provide incentives to improve the efficiency of the grain handling system.

8. With the concurrence of the Province of British Columbia as the regulator of B.C. Rail, the Railway is prepared to consider adopting compensatory rates, or such rates as may be established to ensure fair treatment for shippers on CN, CP and BCR.
9. The Minister of Transport has indicated that the railways will be required to meet performance guarantees for grain traffic. While we are not aware of the nature or details of the guarantees being negotiated with CN and CP, we are prepared to negotiate performance guarantees with Transport Canada and expect that B.C. Rail would accept guarantees equivalent to those that might be accepted by CN and CP.
10. British Columbia Railway currently maintains a fleet of box cars for grain transportation. In addition, we have been provided with access only to a limited number of covered hoppers owned by the Canadian Wheat Board. B.C. Rail will continue to require covered hopper cars in the future, and it is essential that we have access to the total hopper car fleet on a equitable basis or alternatively, be fully compensated for the cost of owning and maintaining grain cars.

Summary

The British Columbia Railway is supportive of Bill C-155, the Western Grain Transportation Act; however we believe there has been a serious omission by the Federal Government in failing to recognize the importance of the British Columbia Railway System to grain transportation in the Peace River and Northern areas of B.C. and Alberta, both now and in the future. The Federal Government has overlooked the significance of the Provincial Railway for access to existing Ports as well as the new grain terminal at Prince Rupert.

Recommendations

B.C. Rail has noted with interest the provisions of the Act which allow the Minister to enter into agreements with the owners or lessees of railway cars subject to any agreed terms and conditions.

The British Columbia Railway strongly recommends to the committee an amendment to the Bill which would, in similar fashion, allow the Minister to enter into agreements with other railways respecting the transportation of grain as contemplated by the Act.

B.C. Rail recommends the payment of subsidies directly to producers. This ensures fairness of treatment to all grain producers regardless of geographic location.

APPENDIX "TRPT-125"

COMMITTEE OF MAYORS OF BRITISH COLUMBIABRIEF TO THE PARLIAMENTARY COMMITTEE EXAMINING BILL C-155CROW RATE REFORM

We are here because we are deeply concerned that all voices be heard on the issue of the revision of the Crow Rate. We come before this Committee as Westerners to tell you that there are substantial numbers of Western Canadians who will benefit from Crow Rate reform. We believe that such reform is not a blow to the West at all, but rather a necessary step in our economic evolution.

There are some groups in Western Canada who would benefit from the maintenance of the status quo on the Crow Rate, and we are sure that the Committee will hear from these groups during the course of its hearings. But there are many other groups of Westerners who have been disadvantaged in the past few decades by the inequities fostered by the Crow Rate, and we are here to speak for some of those groups. We are Mayors of British Columbia municipalities, and we have also been authorized to speak for other municipalities in our areas. We seek to represent the interests of British Columbians at one of the most basic levels: that of the community. We believe that the Mayors and City Councils of towns and cities outside of the big urban centres are in an excellent position to judge the economic health of the province. We also believe that we may have a special insight into the ills affecting our local economies.

The railway has always been important to the towns of British Columbia. Some would not exist if it were not for the railway, and most are dependent on the railway as a vital commercial transportation link. The state of the railway is of great concern to us, and we see clearly that the maintenance of the Crow Rate has damaged the railway and distorted the transportation system.

It is a fact, disputed by no one, that grain producers pay about one-fifth of the cost of transporting their grain. The rest of the cost is absorbed by the railways under the Crows Nest Pass agreement. This subsidy was granted for reasons which made sense at the time, but in the modern world, more than eighty years after the agreement was signed, the existence of this subsidy has extremely serious consequences. Changes in the economic situation, especially inflation, have made the statutory rates ludicrously inadequate. The rail transport cost currently makes up less than 5% of the cost of grain being shipped, as compared to the more than 30% of the cost paid for rail transport in the case of lumber.

The "Crow benefit", as it is called, benefits no one but the grain farmer, and perhaps those who do business with grain farmers. Other industries which are dependent on rail transport bear the burden of this "benefit". One of the major effects of the maintenance of the Crow Rate is the deterioration of the rail transportation system. Those of us who live in communities dependent upon the export of coal, for example, are well aware of the difficulties potentially faced by the coal producers in guaranteeing delivery of their product on the inadequate lines currently in place. The only reason rail transport rationing has not yet occurred is that markets have been depressed. When the market for coal improves, our coal-producing towns may be in the exceedingly frustrating position of being unable to get their coal to that market. The resulting loss of trade could be devastating, and of course the same holds true for other industries. The reason the railways have not invested the necessary billions of dollars to ensure that this scenario does not occur is that the losses incurred on the shipment of grain have eroded their ability to borrow confidently the massive amounts required. For the economic well-being of the resource-dependent towns of B.C., this constraint must be removed from the railways.

Not only are we anxious for the trade benefits that would ensue from railway expansion, but we also know that this expansion would bring very direct benefits to our communities in the form of

construction jobs. It is estimated that with the revision of the Crow rate, more than \$5 billion will be invested by the railways in B.C. alone, creating more than 80,000 person-years of employment. This employment is desperately needed in most of the areas we represent, as we face unemployment rates of 20% and more. The railway investment would also, of course, result in spin-off benefits, as the massive infusion of labour income found its way into the local marketplace. Stagnant areas could rapidly be brought up to healthy levels of economic activity, with a resulting improvement in the quality of life for our citizens, which is our main concern. For at least some of the towns we represent, the revision of the Crow Rate, and the resulting increase in railway construction, could make the difference between prosperity and poverty.

Leaving aside our parochial concerns for a moment, we must also say that, in the long run, the reform of the Crow Rate will be good for all Western Canadians. The removal of distortions from the system will allow the agricultural industry to diversify, free of the current artificial constraint. In order for the people of Western Canada to enjoy fully the fruits of our natural resources, the economy of Western Canada must be allowed to find an efficient equilibrium between types of industry. A major obstacle to the achievement of that equilibrium is the maintenance of the Crow Rate.

In conclusion, we wish to be on record as supporting the initiative on the Crow Rate, and we encourage the government to enact the most equitable, non-distorting formula possible for the phase-in of the Crow Rate reform. While we sympathize with elected representatives who attempt to improve the legislation, we cannot support any attempt to maintain the status quo. We wish to impress upon all our elected members the urgency of this legislation. Our towns cannot afford to wait another eighty years, or even ten. The reform of the Crow rate is a vital component of the healthy economic future of our towns. Accordingly, we watch the actions of this Committee with great interest, and wish it the best of success in its deliberations.

APPENDIX TRPT-126"

TELEPHONE 425-6271
Area Code 604

P.O. BOX 520
SPARWOOD, B.C.
V0B 2G0



D
I
S
T
R
I
C
T

SUBMISSION from Mayor Toto Miller,
DISTRICT OF SPARWOOD

TO: Parliamentary Committee
Hearings on Crows Nest Pass Rate

DELIVERED in Vancouver on August 12, 1983

Mr. Chairman, Members of the Parliamentary Committee,
Ladies and Gentlemen:

I would like to extend warm greetings from the residents of Sparwood, and thank you for this opportunity to address an issue that is of vital concern to us.

O
F

S
P
A
R
W
O
O
D

Our community is known as the Clean Coal Capital of Canada and forms the south-eastern gateway to this province. We are the home of a coal-mining pride that is second-to-none in forging an economic spirit of ingenuity and commitment to resource development. The way we mine and the way we reclaim our land to hold on to the natural beauty that is the environmental mark of the Elk Valley carries an international reputation that is acknowledged with satisfaction by us.

Sometimes, Mr. Chairman, the residents of Sparwood have the feeling that we are the forgotten brothers who contribute well to the economy of the province and nation and are ignored or shunned by the political forces that weave the fabric of tomorrow. There is a long-standing

sentiment in Sparwood that the benevolence of the senior levels of government exists only when you sink your teeth into the flesh of the cause and growl until you are acknowledged. Recently, the government in Ottawa has come to notice our concerns and has moved in directions to assist us. For that we are grateful. But, ironically, as I was preparing myself for this meeting - reading the wealth of information available - I found only casual references to the Elk Valley's contribution to the overall debate. I wish to impress on you today that the movement of coal from our area is about one-third the amount of wheat. In other words, our limited area fairs well in the total scheme that sees the number of provinces and land required to grow and move that wheat.

Bearing the above in mind, you can well see that the Crows Nest Rate and the issues involved around it are of direct interest to us. To see its impact, it is best to recognize that coal-mining activities in the Elk Valley go back to the turn of the century. For Sparwood itself, it was rooted in our founding communities of Michel and Natal. As the coal market floundered with the world's economy turning to a dependence on other fuels, a number of mines in the Elk Valley fell victim to eventual closure. Still, our mine held on until a re-awakening of the value of coal emerged. Kaiser Resources became the force to rejuvenate and develop our legacy to the future. The time was the mid-sixties and early seventies. From there came urban renewal and the formal creation of Sparwood with an understanding of the past and a vision. The vision was clear - unparalleled growth and a commitment to the future. Sparwood's council of the eighties is not prepared to compromise that vision.

We foresee Sparwood emerging as the subregional centre of the Elk Valley to eventually capture regional status. Since transportation is vital in meeting our aims, the Crow Rate is definitely an issue for us.

Within the municipality of Sparwood three mines are in operation - Westar Mining , Crowsnest Resources and Byron Creek. These three mines have a workforce of over 2,000 employees.

Once we include our neighboring community of Elkford with its Fording and Greenhills operation the numbers grow to over 3 500.

Apart from the workforce, the wealth attributed to coal is enhanced by the realization that the mineral value has dramatically increased from some \$45 million in 1971 to over \$553 million in 1981. I would go so far as to point out, Mr. Chairman, that coal is the number one employer in the East Kootenay with every likelihood to grow. Plans are now in the works for expansion of existing facilities and a possible two new mines. If full expansion takes place as currently envisaged, an additional \$2 billion would be invested over the next ten years in mines and associated townsite development. The mining workforce would see an additional 4 500 employees directing a production level of 2.5 times current output of 10 to 15 million metric tonnes, and, believe me. Mr. Chairman, we have the coal reserves to see it through well into the next century. Understanding this, is there any doubt then that one of Sparwood's saying holds some grain of truth, "When the coal companies cough, dependent non-mining communities fear pneumonia".

One last figure I would like to share with you. Mining assessment value in Sparwood alone exceeds \$273 million and that doesn't include Elkford's mines.

The Crow Rate is not simply a matter of wheat for us. It is the very foundation of our tomorrow and today's continued prosperity. The coal from our Valley needs the trackage with the assurance of movement of our product to reach national and international markets.

As to the Bill that will see the revision of the Crows Nest Pass Rate, I would point out that my council supports its overall intent. However, there are matters that we feel should be considered in your debates: We welcome the news that trackage and service will be upgraded, since we fear that the current line cannot accommodate increased output. We also note that a federal agency will supervise the movement of grain. It is hoped assurances are given that there will be no impeding the movement of our coal.

We ask that plans and commitments from CP Rail and CN be made public as soon as possible which should include a definite timeline as to when and where such upgrading is being considered. For our area, we are looking for major surgery and not a band-aid treatment.

We see that the government is looking to subsidizing the movement of grain with definite assurances as to price-per-ton. What considerations have been given to coal that transporatation costs will not escalate to the detriment of our production and marketing cost feasibility? After all, we view coal in the same high regard as wheat.

When it comes to the Dominion Coal Block, we certainly do agree that \$2.00 per ton is a ridiculous cost in today's modern marketing and production climate. Whether the reserves should fall into provincial hands is aconstitutional debate in our area. The overriding feeling from the electorate in our community is that the mineral reserves should fall into the hands of the province. This very principle of mineral rights, so it is argued, is set in the Constitutional Act of 1982 and its predecessor, the B.N.A. Act.

To summarize then, Mr. Chairman:

1. upgrade railway facilities and trackage with an open assurance that such work will be done in a realistic and open way and that it be mindful of the Elk Valley's economic future.
2. that the government give consideration to the costing of freight rates for coal so that transportation costs do not escalate unrealistically to the detriment of our world-marketing edge.
3. that the movement of coal as production permits be allowed to respond to market demands and guarantees as such be assured. In other words,wheat should not take priority over coal as it journeys to the port.
4. that the Dominion Block be released from pricing constraints and that due consideration be given to

returning said mineral wealth to the province with existing coal mining companies in the Elk Valley having a fair chance to develop said property.

Mr. Chairman, we are not asking to fight the wheat farmers of this country. But we also acknowledge that we cannot run this country on the basis of a piece of legislation that was enacted in the days when the west was simply viewed as an area for "the drawers of water and the hewers of wood". British Columbia has come of age, and we in the Elk Valley are committed to that age. It is our wish that a fair piece of legislation be enacted that does not discriminate against our future. The time for lobbyists and politicians must come to an end on this issue. It is time to act. The future of our great nation does not start with tomorrow's promise; it must start with today's commitment.

Thank you

APPENDIX "TRPT-127"



OFFICE OF THE MAYOR

100 PATRICIA BOULEVARD, PRINCE GEORGE, B.C. V2L 3V6
TELEPHONE (604) 524-5155

August 10, 1983

Office of the Minister
of State
Suite 924
1055 Dunsmuir Street
Vancouver, B.C.

Attention: David Martin

Dear Sir,

RE: Submission to the Government of Canada
Transportation Committee from Mayor
Mercier, City of Prince George, and as
the Chairman of the Northern Development
Council

The Northern Development Council is an organization representing all Municipalities and Regional Districts of Northern Central British Columbia. Its mandate is to intervene and lobby for the betterment and future growth of the North Central Region.

My apologies to the committee for not being able to attend this hearing, however, I would like to go on record as being in strong support of passage of Bill C-155.

This Region of Canada depends heavily on a modern efficient Rail Service. The big concern to us naturally is the future of our Forest and Mining Industries.

It is essential that these industries are given proper consideration in their transportation needs. This assurance can only come with the proposed upgrading of the rail network.

Looking at statistics on increased grain shipments and the obvious future demands, puts pressure on rail transportation

by the agricultural communities which will place a severe hardship on our forest and mining industries.

We support the Government of Canada in the proposed changes to the Crow Rate. Government can not continue to subsidize grain shipments to this extent, nor can they afford to pick up the total tab for rail upgrading. Without, the upgrading of other important industries will suffer.

Respectfully,



Mayor E.W. Mercier

EWM:eyg

c.c. Regional District

APPENDICE "TRPT-113"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR
LE CONSEIL DES INDUSTRIES FORESTIÈRES DE COLOMBIE-BRITANNIQUE

AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES

AU SUJET DU

BILL C-155

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

LE CONSEIL DES INDUSTRIES FORESTIÈRES DE COLOMBIE-BRITANNIQUE

Ce mémoire a été préparé au nom du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique (Council of Forest Industries - COFI) et de ses groupes affiliés, c'est-à-dire de l'Association des producteurs de bois de Cariboo et de l'Association des producteurs de bois de l'intérieur. Le COFI représente également les intérêts de l'Association des producteurs forestiers de l'Alberta en matière de problèmes de transport. Chacune de ces organisations partage complètement le point de vue exprimé dans ce mémoire.

Le COFI et ses organisations affiliées défendent les intérêts collectifs de plus de 120 entreprises, sauf dans le domaine des relations industrielles et de la vente directe. Ses membres sont responsables de plus de 90 pour cent de la valeur totale des produits de l'industrie forestière de la province. En 1982, ils ont expédié l'équivalent de 275 000 wagons de produits forestiers, ce qui atteste clairement de l'importance d'un réseau de transport ferroviaire efficient pour leur industrie.

Le COFI est très heureux de pouvoir s'adresser au Comité permanent des transports de la Chambre des communes, pour présenter son point de vue au sujet du Bill C-155.

RÉSUMÉ

L'industrie des produits forestiers de la Colombie-Britannique est un élément essentiel de l'économie à la fois de la province et du pays. Elle emploie directement et indirectement environ 270 000 personnes, ce qui représente presque le quart de la main-d'oeuvre active de la province. En 1982, les exportations de produits du bois de la Colombie-Britannique ont atteint 4,6 milliards de dollars, ce qui représentait environ 6 pour cent de toutes les exportations canadiennes. L'industrie a également versé aux trois niveaux de gouvernement plus de 1 milliard de dollars de taxes au cours de la même année. On ne saurait donc sous-estimer son importance pour l'économie du pays et de la province.

Le réseau ferroviaire est extrêmement important pour cette industrie, puisque 75 pour cent des produits du bois expédiés aux États-Unis, dans les provinces de l'Est et vers les ports de l'Ouest le sont par chemin de fer. Il est donc fondamental, pour la compétitivité et la santé de notre industrie, que le système ferroviaire demeure capable d'acheminer tous nos produits.

Notre industrie s'inquiète des risques de rationnement des services de chemin de fer, qui affecteraient profondément son développement. Or, le manque de fonds qui frappe actuellement les sociétés de chemin de fer et les empêche de réaliser les grands travaux qui s'imposent, résulte directement des tarifs statutaires, qui ont certes favorisé la croissance et le développement des provinces de l'Ouest il y a 80 ans mais constitue aujourd'hui un frein à la poursuite de leur expansion.

Le COFI est satisfait de constater qu'après plusieurs années de débats au sujet de la réforme du système de transport ferroviaire des provinces de l'Ouest, le gouvernement a finalement pris l'initiative de soumettre au Parlement le Bill C-155, Loi sur le transport du grain dans l'Ouest, qui permettra d'appliquer une solution globale au problème.

Il est absolument essentiel que des mesures soit prises maintenant pour préserver un système de transport ferroviaire efficient, adéquat et rentable. Si l'on ne parvenait pas à résoudre les problèmes de revenus des sociétés de chemin de fer, cela aurait un effet catastrophique sur leur capacité de transporter les tonnages envisagés pour l'avenir, et nuirait à la réputation du Canada comme exportateur fiable de produits de base.

Certes, le COFI n'approuve pas chacune des dispositions du projet de loi, mais l'orientation fondamentale de celui-ci lui paraît satisfaisante. En conséquence, au nom de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, le COFI recommande l'adoption du Bill C-155.

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'industrie forestière est la plus importante de la province, puisqu'elle regroupe plus de 120 entreprises distinctes, qui emploient environ 90 000 personnes dans 2 500 unités de production et de fabrication. Si l'on envisage un multiplicateur économique très raisonnable de 2, on constate que notre industrie est également responsable de 180 000 autres emplois. Or, ces 270 000 emplois directs et indirects représentent environ le quart de la main-d'œuvre active de la province.

Les principaux produits de notre industrie sont les suivants: bois, contreplaqué, pâte à papier, papier et bardeaux. Les chiffres ci-dessous représentent la production réelle de l'industrie en 1982, ainsi que les prévisions jusqu'en l'an 2 000.

TABLEAU 1Produits du bois de C.-B. - Production de 1982 à 2000

	<u>1982</u>	<u>1980</u>	<u>2000</u>
Bois (m ³)	23 467 000	33 970 000	38 401 000
Contreplaqué (m ³)	1 474 000	2 364 000	2 673 000
Pâtes à papier (tonnes)	4 759 000	6 123 000	6 804 000
Papier (tonnes)	1 905 000	2 448 000	2 768 000
Bardeaux (carrés)	9 920 000	3 910 000	4 420 000

Le tableau ci-dessous présente la valeur totale des exportations résultant de cette production pour 1982.

TABLEAU 2

VALEUR DES EXPORTATIONS DE PRODUITS DU BOIS DE C.-B., 1982

(en millions de dollars)

Bois	1 814,3
Contreplaqué	102,8
Pâte à papier	1 520,1
Papier	732,7
Bardeaux	143,4
Autres	<u>250,7</u>
 Total	 4 564,0

En 1982, les produits forestiers de Colombie-Britannique représentaient environ 50 pour cent de toutes les exportations de la province, et 6 pour cent des exportations nationales. Or, très peu de Canadiens sont conscients de l'importance de notre industrie au niveau de l'exportation. Rappelons donc que l'industrie forestière du Canada, dont environ la moitié est implantée en Colombie-Britannique, contribue plus, à elle seule, à notre balance commerciale que les industries des mines, du pétrole, de l'agriculture et de la pêche réunies.

L'industrie de la forêt de Colombie-Britannique offre également une autre contribution importante à l'économie nationale, par ses impôts. En 1982, elle avait contribué les sommes suivantes au trois niveaux de gouvernement, au titre des impôts, des redevances et de droits de coupe:

Gouvernement fédéral: 500 millions de dollars (montant estimatif)

Gouvernement provincial: 575 millions de dollars

Municipalités: 120 millions de dollars

Total 1 195 millions de dollars

Au cours de la décennie 1973-1982, l'industrie a en outre injecté 5,4 milliards de dollars supplémentaires dans l'économie nationale, sous forme de grands projets d'investissement.

Cela montre donc clairement que l'économie canadienne, et particulièrement l'économie de la Colombie-Britannique, sont extrêmement tributaires de notre industrie forestière, dont la compétitivité et la santé sont à leur tour extrêmement tributaires d'un réseau ferroviaire efficient, capable de transporter tous les tonnages offerts.

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DE C.-B. ET LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Notre système de transport ferroviaire joue un rôle fondamental dans le transport des produits forestiers de la Colombie-Britannique. Les États-Unis constituent notre principal marché d'exportation, et environ 75 pour cent du tonnage qui y est expédié l'est par chemin de fer. En 1982, les transports ferroviaires vers les États-Unis et l'Est du Canada ont totalisé plus de 100 000 wagons. Les chemins de fer sont également essentiels pour le transport des produits destinés aux autres marchés continentaux.

La compétitivité des entreprises forestières de Colombie-Britannique sur le marché américain dépend des facteurs suivants:

- le prix final des produits
- la qualité des produits
- l'existence d'un réseau ferroviaire efficient.

Comme c'est le cas de nombreux autres produits exportés par notre pays, les prix et la qualité de nos produits du bois sont extrêmement compétitifs. En conséquence, le facteur le plus important de notre survie sur les marchés américains est notre capacité de les approvisionner de manière efficiente, fiable et peu coûteuse. Aujourd'hui, faire transiter les produits forestiers de la Colombie-Britannique destinés aux États-Unis par les postes frontières des provinces de l'Est profite à la fois aux sociétés de chemin de fer et à l'industrie de la forêt. En effet, les premières reçoivent des revenus plus élevés pour les longues distances parcourues au Canada, et la deuxième jouit d'un meilleur accès aux marchés américains,

puisqu'elle peut ainsi choisir entre plusieurs routes pour obtenir le transport le plus rapide. Ces avantages compensent certains des désavantages résultant du fait que la Colombie-Britannique soit plus éloignée de ses marchés que ne le sont ses concurrents de l'Ouest et du Sud des États-Unis.

Ces dernières années, nos membres ont cependant constaté, comme le gouvernement, que le Canada risquait de souffrir bientôt d'une capacité insuffisante de transport ferroviaire. La croissance rapide du trafic dans les provinces de l'Ouest, ajoutée aux pertes croissantes des sociétés de chemin de fer du fait du transport des céréales, n'ont pas permis aux sociétés de financer les travaux requis pour augmenter la capacité des voies.

Cette insuffisance de capacité de notre réseau ferroviaire pourrait avoir des conséquences très graves, notamment au plan de la réputation du Canada comme exportateur fiable.

L'industrie forestière de la Colombie-Britannique serait également gravement atteinte, puisqu'elle doit, pour transporter ses produits vers l'Est, subir la concurrence d'entreprises de l'Est souhaitant obtenir rapidement le retour des wagons vides, pour expédier de nouveaux produits vers l'Ouest. Si le CN et le CP ne pouvaient plus assurer le transport efficient des produits de la forêt, notre industrie perdrait une bonne partie de sa compétitivité sur les marchés américains. Le COFI craint également que le rationnement éventuel des services ferroviaires ne soit très néfaste à l'économie de la province, fondée sur la forêt, ainsi qu'à toute l'économie nationale. Les effets d'un tel rationnement seraient les suivants:

1. Perte de revenus pour l'industrie de la forêt.
2. Perte d'emplois dans l'industrie de la forêt.
3. Réduction de la contribution à la balance des paiements.
4. Diminution des impôts versés à tous les niveaux de gouvernement.
5. Abandon de projets d'investissement de l'industrie de la forêt.
6. Perte de revenus pour les sociétés de chemin de fer.

Face à cette éventualité, le COFI s'est joint en 1981 à d'autres organisations industrielles pour constituer le Groupe d'étude sur la crise du transport ferroviaire au Canada. Les objectifs du Groupe d'étude étaient d'attirer l'attention sur le risque de plus en plus net d'un insuffisance de capacité du réseau de transport ferroviaire, et de garantir que les sociétés de chemin de fer canadiennes obtiendraient des revenus compensatoires pour le transport des grains destinés à l'exportation. Selon le Groupe d'étude, il importait de trouver aux problèmes de revenus des sociétés de chemin de fer une solution globale, et non pas des solutions ponctuelles, comme on l'avait trop souvent fait dans le passé.

LA CAPACITÉ DE FINANCEMENT DES SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER

Les revenus qu'obtiennent actuellement les sociétés de chemin de fer pour le transport des grains destinés à l'exportation ne correspondent qu'à environ 20 pour cent des coûts, ce qui freine la mise en place d'un réseau ferroviaire viable et efficient, capable de faire face à l'expansion des besoins. Les tarifs statutaires pour le transport des grains, vieux de

86 ans, et qui ont certes favorisé le développement de l'Ouest, constituent aujourd'hui un frein à l'expansion du service.

À l'exception des céréales destinées à l'exportation, tous les autres produits de base transportés par chemin de fer le sont à des tarifs compensatoires. Par souci d'efficience et d'équité, les sociétés de chemin de fer devraient avoir le droit d'imposer des tarifs compensatoires pour tous les produits, y compris pour les céréales destinées à l'exportation, ou tout au moins de recevoir des revenus compensatoires.

Il est essentiel, pour l'avenir de notre réseau de transport ferroviaire, que l'on établisse pour tous les produits de base une structure tarifaire fondée sur les principes fondamentaux d'une économie de marché. En d'autres mots, les grains destinés à l'exportation doivent être envisagés exactement comme tous les autres produits de base en ce qui concerne les taux de fret.

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DE C.-B. ET LE BILL C-155: CONCLUSION

L'industrie forestière de Colombie-Britannique estime que le Bill C-155, Loi sur le transport du grain dans l'Ouest, constitue le projet de loi le plus important dont ait été saisie la Chambre des communes ces dernières années en matière de transport. L'aspect fondamental de ce projet de loi est qu'il témoigne de la prise de conscience, par l'Etat, du fait que l'expansion future du réseau ferroviaire passe nécessairement par la résolution des problèmes financiers des sociétés de chemin de fer. Son adoption est cruciale pour assurer l'avenir des industries canadiennes tributaires de l'exportation.

D'aucuns s'imaginent que le problème des tarifs statutaires ne concerne que les Prairies. En vérité, c'est un problème national, qui affecte aussi bien la Colombie-Britannique, où l'industrie forestière est prépondérante, que tous les utilisateurs des services de chemin de fer et tous les contribuables. En effet, octroyer une subvention d'au moins 650 millions de dollars par an pour garantir que nous disposerons toujours de services ferroviaires satisfaisants devrait préoccuper et intéresser tous les contribuables canadiens. Il importe que ceux-ci soit donc convaincus que leurs subventions permettront vraiment d'assurer la capacité du réseau et la prestation des services les plus efficents possibles.

Dans le passé, l'industrie de la forêt a contribué à la recherche d'une solution globale aux problèmes du réseau ferroviaire; il ne faudrait cependant pas en conclure que nous n'avons aucune réserve à exprimer au sujet de certaines des dispositions du projet de loi. Notre industrie estime en effet qu'il est dans l'intérêt du Canada tout entier que les subventions soient versées aux producteurs plutôt qu'aux sociétés de chemin de fer. L'adoption de la formule de paiement optionnelle, ou d'un autre mécanisme semblable, permettrait aux producteurs d'exercer un plus grand contrôle sur les subventions et inciterait le système de transport à fonctionner de manière plus efficiente. Verser les subventions aux producteurs leur permettrait également d'utiliser celles-ci au mieux de leurs intérêts, eu égard aux circonstances. En conséquence, nous prions le gouvernement fédéral d'amender le projet de loi de manière appropriée.

Le COFI estime que l'adoption du Bill C-155 est cruciale pour l'avenir de l'économie canadienne, et, plus particulièrement, de l'économie des provinces de l'Ouest. Bien qu'il n'approuve pas complètement toutes les dispositions du projet de loi, il approuve sans réserve l'orientation fondamentale de la réforme envisagée. Tous les élus fédéraux devraient donc contribuer à son adoption dans les plus brefs délais.

APPENDICE "TRPT-114"

Allstate Grain Company ltd., est une corporation privée entièrement canadienne. Nous sommes un des plus gros promoteurs, manipulateurs et exporteurs de récoltes particulières de l'ouest du Canada. Nous possédons aussi un réservoir à grain de 154,000 MT à Moose Jaw en Saskatchewan où nous gardons le blé, le lin, le colza et le seigle. Nous pensons bien refléter l'opinion de la plupart des producteurs avec qui nous faisons affaire dans l'ouest du Canada.

"Crows Nest Rates" est une subvention accordée aux producteurs de grain de l'Ouest pour acheminer le blé, l'avoine, l'orge, le lin, la graine de colza, le sarrasin et les semoules vers Vancouver ou Thunder Bay et le maïs vers Thunder Bay. Le grain qu'on achemine vers Thunder Bay peut être ensuite expédié dans l'Est ou aux Etats-Unis. Par contre, celui qu'on achemine vers Vancouver doit être exporté à l'extérieur du continent; on ne peut ni l'utiliser au pays ni l'expédier aux Etats-Unis. Voilà une injustice à laquelle il faudrait voir.

En théorie, la Commission canadienne pour la fabrication du blé et les exportateurs canadiens vendent le grain canadien à l'étranger à des prix concurrentiels sur le marché international. Le producteur se verra donc offrir le prix d'exportation moins les frais encourus, transport y compris. L'acheminement du grain Crow de Moose Jaw à Vancouver pour l'exportation coûte présentement 5,84\$ par MT alors que l'acheminement des récoltes particulières coûte environ 50\$ par MT.

L'exploitant choisit ce qu'il va cultiver en fonction du revenu net par acre, des facteurs de risque, de la demande et de la rotation des cultures. S'il reçoit une subvention pour le transport de certains grains plutôt que d'autres, il est bien évident qu'il choisira ce qui est le plus avantageux pour lui. En accordant des subventions pour le transport des grains Crow, le gouvernement encourage la culture de ces derniers plutôt que celle d'autres grains. Les subventions Crow contribuent parfois à la surproduction de blé ou d'orge alors qu'une meilleure répartition du fret pourrait encourager une production rentable d'autres grains probablement plus faciles à mettre en marché.

La production de récoltes particulières a augmenté dans l'Ouest du Canada; elle a maintenant son rôle à jouer dans l'économie. Voici une liste de certaines cultures particulières avec leur superficie et leur production relatives:

<u>CULTURE</u>	<u>SUPERFICIE</u>	<u>PRODUCTION</u>
Millet	140,000 acres	70,000 MT
Moutarde	200,000 acres	80,000 MT

Lentilles	140,000 acres	50,000 MT
Pois	150,000 acres	105,000 MT
Faveroles	20,000 acres	15,000 MT
Tournesol	175,000 acres	90,000 MT
Safran batard	2,000 acres	800 MT
Haricots secs	40,000 acres	20,000 MT
Luzerne	70,000 acres	180,000 MT
TOTAL	937,000 acres	600,8000 MT

Ces données se comparent à celles des exportations de certains grains crow importants qu'on estime à environ 26 millions de tonnes pour une superficie d'environ 47 millions d'acres. Même si certaines cultures se sont accrues dans l'Ouest du Canada, elles ont quand même été limitées par la culture du grains Crow.

Si le fret des cultures particulières était égal à celui des grains Crow, Les cultures particulières verraien leur superficie et leur production augmenter dans l'ouest du Canada. De nouvelles cultures pourraient aussi faire leur apparition, celles du millet, des pois chiches, des fèves de soya et des faveroles, entre autres.

L'accroissement de la superficie des cultures particulières ferait diminuer celle de grains plus importants. Par contre, puisque beaucoup de légumes comme les pois, les lentilles, les favaroles produisent leur propre azote et améliorent la qualité du sol et la rotation des cultures, on gagnerait en superficie.

Le gouvernement parle d'améliorer le système de transport afin d'encourager le traitement dans l'ouest canadien plutôt que l'exportation des matières premières. Certaines récoltes particulières sont beaucoup plus rentables par MT que les cultures de grain Crow.

La plupart des grains Crow sont ensilés, chargés à bord des wagons, expédiés vers les ports, nettoyés pour l'exportation puis expédiés à bord de navires étrangers. Toutes ces opérations ajoutent au prix des produits:

Ensilage local	-	10.00 MT
Nettoyage	-	3.00 MT
Elevation du grain	-	5.00 MT
Chargement libre		
au port	-	3.00 MT
Total		21.00 MT

Mais puisque les récoltes particulières demandent d'être nettoyées minutieusement , mises en sacs et expédiées par container, on dépense beaucoup plus au Canada pour la manutention:

Transport par camion vers les réservoirs de nettoyage	-	10.00 MT
Nettoyage	-	35.00 MT
Coût des sacs	-	12.00 MT
Droits de port	-	20.00 MT
Transport par bateau	-	50,00 MT
TOTAL	-	127,00 MT

J'ai inclus le transport par bateau puisqu'une bonne proportion des récoltes particulières est expédiée pour l'exportation à bord de navires canadiens (CP, Cast, Sofati, etc.)

Dans le cas de la luzerne, les coûts de manutention sont d'environ 50\$ par MT avant qu'on ajoute les droits de port.

Si on peut encourager l'augmentation de la production des cultures particulières en équilibrant le fret, on pourrait dépenser au Canada 106.00 par MT par rapport aux grains Crow. Voilà presqu'autant que ce que l'orge, le seigle ou l'avoine rapportent en ce moment !

M. Pépin a déjà déclaré que le gouvernement considérerait accorder jusqu'à 15 millions de dollars pour subventionner le transport d'autres récoltes. Ce qui voudrait dire que la production actuelle d'environ 600,000 MT équivaudrait à quelque 25\$ par MT.

Aussi étrange que cela puisse paraître, M. Pépin a dû faire des calculs préliminaires parce qu'il arrive à ce qui suit:

Subvention de 15 millions pour les récoltes particulières

2.3%

Subvention Crow de 650,000 millions

937,000 acres pour les récoltes particulières

2%

47,000,000 acres pour le Crow

600,800 MT de récoltes particulières

2.3%

26,000,000 MT de grain Crow

En somme, une subvention de 15 millions ne réduirait les taux que de 25.00 MT sans pour autant augmenter la production. Nous croyons donc que les nouveaux taux du Crow devraient s'appliquer à tous les grains récoltés au Canada. Le montant dépensé au Canada pourrait largement compenser pour l'aide monétaire accordée pour le transport des récoltes particulières en plus de diversifier l'économie. Si on doit dépenser de l'argent, ce devrait être là où ça rapporte le plus. Par ailleurs, un fret bien équilibré permettrait aux producteurs de choisir leur culture pour sa rentabilité plutôt que d'encourager la production de certains grains par des subventions.

Reste à savoir à qui accorder la subvention, au producteur, à la compagnie ferroviaire ou aux deux. Nous croyons sincèrement qu'on devrait fournir l'aide au producteur. C'est le seul moyen de s'assurer que celui-ci profitera de la subvention au maximum, ce que Crow visait à faire.

Rien ne nous garantit qu'en versant l'argent aux compagnies de chemin de fer on pourra transporter plus de grain. En fait, on transporterait probablement la même quantité mais il en coûterait plus cher aux producteurs. De plus, si le coût du transport reste bas et la subvention va aux compagnies ferroviaires, il se peut que le profit soit partagé entre l'exportateur et l'acheteur étranger. Le producteur n'aurait aucun pouvoir et, dans certains cas, ne profiterait peut-être même pas de la subvention.

Nous ne pouvons dicuter du fret et du transport sans aborder le système de manutention du grain. Nous ne pouvons compter exporter plus de grain simplement en augmentant le fret. Nous devons aussi encourager une meilleure efficacité du transport et de la manutention.

En recevant la subvention directement le producteur pourra en bénéficier au maximum et sera libre par la suite de décider où et comment il fera livrer son grain, selon le marché. Ce n'est pas en donnant cette aide aux compagnies ferroviaires qu'on rendra le système de transport plus efficace.

Les producteurs de bétail qui cultivent ou achètent leur grain devraient également bénéficier de la subvention. Si on encourage l'exportation on ne peut que décourager l'emploi du grain dans les Prairies.

Nous estimons que la subvention devrait être attribuée directement aux producteurs selon la superficie de leurs terres en calculant le montant des taxes par rapport à la superficie cultivée. De cette façon, tous les producteurs de récoltes particulières, de luzerne et de bétail recevraient leur juste part des bénéfices; de plus, il serait certainement plus facile d'administrer un système comme celui-là. La productivité n'aurait pas à jouer puisque ceux qui possèdent de meilleures terres seraient contraints à payer plus de taxes mais recevraient une subvention plus importante pour chaque acre cultivé.

Nous ne croyons pas que le Syndicat, en versant la subvention aux compagnies ferroviaires, ait l'appui de la majorité des producteurs. Nous avons l'impression que leur politique a été adopté par le comité exécutif surtout parce que c'était

dans l'intérêt du Syndicat. Il devient de plus en plus évident qu'un nombre croissant de producteurs, probablement la majorité, veut obtenir la subvention directement. Si le gouvernement offrait le choix aux producteurs, la plupart d'entre eux opterait pour une aide directe.

En résumé, nous demandons: que l'on augmente le prix du transport par train afin d'arriver à un bon équilibre

- que l'on accorde l'aide financière directement aux producteurs
- que l'on accorde la subvention Crow à tous les producteurs de grain de l'Ouest
- que l'on accorde l'aide financière aux producteurs proportionnellement à la superficie cultivée et aux taxes.

ALLSTATE Grain Company Ltd.

APPENDICE «TRPT- 115»

**«IL FAUT CHANGER VRAIMENT,
IL FAUT CHANGER MAINTENANT»**

MEMOIRE PRÉSENTÉ

AU COMITÉ DU TRANSPORT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

PAR

LA MINING ASSOCIATION OF BRITISH COLUMBIA

AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'UEST

Juillet 1983

Introduction

Depuis des années les Canadiens débattent des mérites et démerites du tarif du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain. Enfin, le gouvernement fédéral a présenté une proposition spécifique en vue de la réforme du système actuel, sous la forme du projet de loi C-155: Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cette loi porte sur des questions complexes, et c'est un document très compliqué. Elle a déjà fait l'objet de plusieurs amendements, et d'autres modifications seraient peut-être souhaitables. Mais, l'essentiel est clair et ne doit pas être perdu de vue: il est urgent de réformer le tarif du Nid-de-Corbeau si l'on veut résoudre les problèmes du transport dans l'Ouest du Canada. C'est pourquoi la Mining Association of British Columbia est heureuse de la possibilité qui lui est donnée d'exprimer son appui pour le projet de loi C-155.

Incidence des tarifs du Nid-de-Corbeau sur les investissements des chemins de fer

Dans les années à venir, l'augmentation des exportations des denrées en vrac de l'Ouest du Canada jouera un rôle important dans la croissance économique et le bien-être du pays tout entier. Ces exportations, y compris celles du grain, doivent disposer d'un transport ferroviaire efficace et fiable. Des études impartiales ont montré que l'historique tarif du Nid-de-Corbeau d'un demi cent par tonne/mille de grain ne couvre maintenant qu'environ 18 % des coûts de transport, d'où des pertes massives pour les compagnies de chemin de fer. Cela signifie que les chemins de fer n'ont pas les moyens financiers de renouveler leur matériel roulant, et encore moins d'exécuter leurs projets de modernisation et d'expansion. Pourtant, cette expansion est indispensable, car le trafic ferroviaire se rapproche dangereusement de la limite de capacité. La récente récession dans l'économie mondiale a provoqué un relâchement provisoire des pressions qui s'exercent sur la capacité ferroviaire, car les marchés d'exportation ont été affaiblis. Mais le redressement économique que nous attendons tous et qui semble se préciser signifie que le trafic ferroviaire risque de se retrouver bientôt dans la difficulté. Autrement dit, le répit actuel est temporaire. Il faudra des années pour mener à bien les projets importants de construction de voies ferrées, aussi c'est maintenant qu'il faut passer à l'oeuvre pour élargir la capacité ferroviaire.

Contribution de l'industrie minière de la Colombie-Britannique à l'économie

L'industrie minière joue un rôle important dans l'économie de la Colombie-Britannique et représente, directement et indirectement, 8 % du produit provincial brut. L'année dernière a été désastreuse pour l'industrie, car la plupart des mines ont fonctionné bien en dessous de leur capacité et plusieurs ont dû être fermées. Néanmoins, les mines de la Colombie-Britannique qui continuent à être exploitées employaient directement 17 900

personnes en 1982 et créaient indirectement des emplois pour un bien plus grand nombre. Les produits miniers de la Colombie-Britannique ont contribué pour quelque 1.5 milliards de dollars au volume des exportations canadiennes. Malgré des pertes financières sans précédent, l'industrie et ses employés ont payé des impôts et autres taxes s'élevant à 282 millions de dollars en 1982 pour les différents niveaux de gouvernement. (Pour une année normale, le chiffre est encore plus imposant).

Les besoins en transport de l'industrie minière de Colombie-Britannique

Pratiquement tous les produits de l'industrie minière de la Colombie-Britannique sont vendus sur les marchés mondiaux, où les prix sont dictés par des forces qui ne dépendent pas des producteurs locaux. Par comparaison à leurs concurrents dans les autres pays, les mines canadiennes ont des frais plus élevés dans presque tous les aspects de leur exploitation: des salaires plus élevés, des distances plus grandes vers les voies maritimes, un climat plus rigoureux, des coûts gouvernementaux plus élevés, etc. En outre, la dévaluation récente du dollar australien exacerbe la concurrence sur plusieurs marchés importants. Naturellement, une dévaluation du dollar canadien pourrait compenser ces désavantages jusqu'à un certain point, mais ce n'est pas une solution que la plupart des Canadiens sont prêts à accepter.

L'un des avantages qui ont favorisé la position des mines de Colombie-Britannique dans leur concurrence avec les producteurs étrangers a été l'accès à un transport ferroviaire efficace et fiable. Une technologie innovatrice, comme les trains houillers qui font sans arrêt la navette entre les Kootenays et Roberts Bank, ont permis de maintenir les prix du transport ferroviaire à un niveau raisonnable malgré les distances parcourues. Parmi ses clients étrangers, le Canada a la réputation enviable d'être un fournisseur sur lequel on peut compter. Toutefois, cette réputation sera vite compromise si la capacité des chemins de fer n'est pas améliorée. Si nous perdons notre réputation due à la fiabilité du transport, notre position ne sera plus concurrentielle et nous perdrons des marchés, peut-être à tout jamais.

Le début de la crise

En 1982, CPR a transporté environ 24 millions de tonnes métriques de fret à travers la Colombie-Britannique, tandis que CN acheminait environ 26 millions de tonnes. A ces niveaux les deux compagnies de chemin de fer avaient très peu de capacité inutilisée. En 1982, la houille représentait un volume d'environ 15,5 millions de tonnes pour les deux chemins de fer, soit près de 31 % du total transporté. La Coal Association of Canada estime que ce volume atteindra 31 millions de tonnes d'ici 1985 et 46 millions d'ici 1990. Ces projections signifient que la houille à elle seule pourrait absorber plus des deux tiers de la capacité ferroviaire d'ici 1990 si cette capacité n'est pas élargie. De plus, la houille n'est pas le seul produit minier qui soit

transporté en volume important. Les mines de la Colombie-Britannique ont expédié plus d'un million de tonnes de concentrés de cuivre en 1982, tandis que les concentrés de plomb et de zinc ajoutaient encore 400 000 tonnes ou à peu près. A mesure que la récession économique s'amenuisera, il faut s'attendre à ce que ces niveaux d'expédition augmentent de façon appréciable. Mais les chemins de fer doivent également transporter du soufre, de la potasse, des produits forestiers et des produits pétrochimiques--sans parler du blé et des autres céréales. Le problème se corse.

Impact de la construction de chemin de fer

Si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié, CN et CP projettent de dépenser environ 6,8 milliards de dollars pour l'amélioration du système pendant les cinq prochaines années, et environ 16,5 milliards au cours des dix prochaines années. On estime que ces dépenses en construction et en équipement créeront environ 375 000 années/personnes d'emplois pendant la décennie. Directement, cela veut dire qu'il y aura des emplois dans la construction à l'Ouest du pays, mais cela signifie aussi des emplois dans l'industrie manufacturière à l'Est du pays. Indirectement, par effet de multiplication, de nombreux secteurs et de nombreuses régions bénéficieront de cette situation. Actuellement, avec le taux de chômage qui dépasse 13 % au Canada, on ne peut que se réjouir de ce stimulant économique.

Détails du compromis

Une des questions les plus difficiles qui se posent au Parlement est celle de savoir si la «subvention du Nid-de-Corbeau» devrait être entièrement payée aux chemins de fer, exclusivement aux fermiers, ou partagée d'une manière ou d'une autre entre ces deux groupes. La Mining Association of British Columbia ne se prétend pas particulièrement compétente quant à ces questions mais aimerait souligner deux points.

Premièrement, le B.C. Railway est un élément important du réseau de transport de notre province, mail il n'a pas été inclu dans le projet de loi C-155. Selon la version actuelle du projet de loi, les fermiers continueront à payer des tarifs de transport moins que compensatoires, et ce sont CN et CP qui paieront la différence. Pour des raisons de concurrence, le B.C. Railway se verra obligé d'offrir des tarifs tout aussi bas aux fermiers producteurs de grains de la région de la Peace River, mais la compagnie ne recevra en compensation aucune part de la subvention du Nid-de-Corbeau proposée. Si les paiements sont faits aux chemins de fer, il est injuste d'en exclure la compagnie B.C. Railway.

Deuxièmement, d'après l'expérience de notre industrie avec les trains cargo et d'autres innovations dans le domaine des chemins de fer, il paraît évident que le Canada a besoin d'un système de transport plus rationnel pour rester concurrentiel sur les marchés mondiaux. Toutefois, alors qu'un

train de houille peut accomplir un circuit en quatre jours, un wagon de grains prend en moyenne une vingtaine de jours. Il y a évidemment quelque chose qui ne va pas. Dans la version actuelle du projet de loi C-155, il n'y a aucune incitation pour améliorer l'efficacité du système de manutention du grain des Prairies.

Pour toutes ces raisons, nous préférerions qu'une part importante de la subvention du Nid-de-Corbeau, soit donnée directement aux producteurs et non pas aux chemins de fer.

Résumé et conclusion

L'industrie minière dépend largement d'un système de chemin de fer efficace et fiable. A présent, les moyens financiers des chemins de fer pour élargir leur capacité dans l'Ouest du Canada sont compromis par les pertes continues qui résultent du transport du grain au tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. C'est pourquoi nous accueillons favorablement l'initiative du gouvernement fédéral en vue de faire adopter une loi pour la réforme du Nid-de-Corbeau. Comme tout compromis, le projet de loi C-155 a ses défauts, dont certains devraient peut-être être corrigés. L'industrie minière préférerait notamment que la plus grande partie de la subvention du Nid-de-Corbeau soit payée aux producteurs, qui pourraient alors décider d'eux-mêmes comment dépenser cet argent. Mais, quel que soit le compromis définitif, il est très important qu'une loi sur la réforme du Nid-de-Corbeau soit adoptée aussitôt que possible.

Le réseau ferroviaire du Canada est essentiel au développement agricole et industriel de notre pays. Sans les chemins de fer, le développement économique de l'Ouest aurait été impossible. Si la capacité des chemins de fer n'est pas élargie, l'expansion économique de l'Ouest est pratiquement impossible. Ainsi, l'importance de la réforme du Nid-de-Corbeau dépasse de loin les considérations régionales et les considérations partisanes.

Il faut changer vraiment, il faut changer maintenant!

APPENDICE "TRPT-116"

SOUMISSION

AU

COMITE PERMANENT

DU TRANSPORT

CONCERNANT

LE PROJET DE LOI C-155

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

LE 12 AOUT 1983

VANCOUVER (C.-B.)

Introduction

En tentant de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, le Canada fait face à un des plus importants défis de son histoire -- un défi qui amènera de lourdes conséquences économiques et sociales pour le pays, mais surtout pour l'Ouest du Canada. Le souci majeur est d'assurer que le système de transport du Canada pourra soutenir les possibilités à long terme de notre croissance économique et contribuer à maintenir la compétitivité de nos produits sur les marchés internationaux.

L'Employers' Council of British Columbia estime qu'il est essentiel que ces questions soient abordées maintenant.

En tant qu'association interentreprises représentant les plus importants employeurs de la Colombie-Britannique, nous nous occupons du développement économique général de la province. Nos 140 employeurs membres proviennent de tous les secteurs industriels de la Colombie-Britannique et ils sont responsables d'une partie substantielle de l'activité économique générée dans la province. Notre objectif vise pour la plus grande partie l'exportation et, par conséquent, le réseau de transport de l'Ouest du Canada est d'importance capitale pour nos membres.

Les avantages pour cette province des propositions contenues dans le projet de loi C-155, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, sont nombreux et reflètent le rôle joué par la province dans le réseau de transport de l'ouest du pays. On prévoit que les effets des dépenses directes des

chemins de fer se répercuteront dans toute la province. Un tiers de ces dépenses, soit environ 5,4 milliards, seront faites en Colombie-Britannique. Un bon nombre de communautés en profiteront dans toute la province. Nos secteurs de la construction, de la fabrication des métaux et du bois, des mines non-ferreuses et des carrières seront ceux qui profiteront le plus des voies doubles et de la construction des ponts et des ports nécessaires. Le nombre total d'emplois créés à partir de ces projets en Colombie-Britannique équivaudra à 87 000 années-personnes. Le revenu total en terme d'emploi dépassera les 3\$ milliards.

Ces initiatives touchent directement la compétitivité, sur les marchés mondiaux de la foresterie et de l'exploitation des mines, les deux industries majeures de la Colombie-Britannique. Tous les Canadiens profiteront, directement ou indirectement, des améliorations apportées à notre système de transport du grain de l'ouest, conçu pour assurer la capacité de concurrence à long terme du Canada.

Nous avons publiquement indiqué notre appui aux initiatives du ministre des Transports Jean-Luc Pépin pour en arriver à un consensus sur les besoins et les façons d'améliorer le système de transport du grain au Canada. Nous avons plusieurs fois incité le gouvernement à insister sur le changement. Après beaucoup de débats et de controverses, les propositions du gouvernement fédéral pour commencer à satisfaire ces besoins ont été déposées sous le projet de loi C-155, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui a reçu l'approbation de principe.

L'Employers' Council apprécie l'occasion qui lui est donnée de paraître devant vous, comme membres de la commission permanente du transport, pour commenter ce projet de loi.

Le besoin de changement.

Le besoin de modification au réseau de transport de l'ouest existe depuis un certain temps, mais il manque la volonté du public. Par conséquent, au cours des vingt dernières années, des organismes et des programmes spéciaux ont été créés pour s'occuper des questions de la manutention et du transport du grain. Certaines facilités ont été obtenues, mais, en général, le système manquait de stimulants à l'amélioration, et il devint de plus en plus bureaucratisé, créant une difficulté à répondre au changement des circonstances et des occasions.

Lorsque débuta en 1981 le débat actuel sur les modifications du tarif du Nid-de-Corbeau, c'était sous le spectre de la rationalisation des mouvements ferroviaires dans les montagnes d'ici à 1985-86. Bien que les augmentations prévues des exportations de produits en vrac de l'ouest n'aient pas eu lieu à cause de la récession économique mondiale actuelle, on ne devrait considérer cette situation que comme un répit temporaire.

Un excellent résumé de la crise de la capacité et du financement des chemins de fer préparée par le Conseil consultatif du transport dans l'Ouest en octobre 1981, montre les impacts négatifs causés par l'omission d'améliorer le réseau ferroviaire de l'ouest.

- o Possibilités de vente perdues pour tous les exportateurs qui expédient par wagon au-delà des montagnes (par ex. exportateurs de charbon, grain, soufre, potasse, produits chimiques du pétrole, produits de la forêt);
- o Investissements en capital inutilisés ailleurs dans le système de livraison à l'exportation et la production (par ex. aux mines, fermes des Prairies, ports, etc.);
- o Taxes et redevances perdues à cause de ventes perdues;
- o Une perte nette pour la balance des paiements du Canada;
- o Dommage à la réputation du Canada comme pays exportateur;
- o Moins d'emplois dans l'industrie de production pour l'exportation et dans les industries associées de construction, de fabrication et de transport; et
- o Des coûts plus élevés ou des occasions perdues pour certaines expéditions internes qui traversent les montagnes.

Le rapport Gilson sur le transport du grain de l'Ouest mentionnait que, bien qu'un bon nombre de facteurs aient contribué à la détérioration de la capacité des chemins de fer de l'ouest, le tarif légal du Nid-de-Corbeau était le plus significatif parce que les tarifs inférieurs aux prix de revient agissent comme un contre-stimulant aux investissements dans les chemins de fer. Ce rapport indiquait aussi que:

Les possibilités dans l'Ouest du Canada d'augmenter la production du grain et du bétail, de diversifier les récoltes, et de traiter des quantités plus importantes de céréales et de bétail, sont limitées, en partie par la structure actuelle des tarifs de transport.

Toutes les parties dépendant du système ferroviaire de l'ouest y perdront si on ne change pas le tarif du Nid-de-Corbeau. Maintenant, à cause des sérieuses contraintes financières auxquelles ont à faire face les chemins de fer, leurs expéditeurs et le gouvernement fédéral, il est communément admis qu'on doive procéder à des modifications importantes. Le débat porte donc sur ce qu'on doit changer et comment.

Changements pour améliorer la compétitivité internationale

Le Canada est un pays commercial et le coût du transport ferroviaire joue un rôle important dans la détermination de notre compétitivité sur le marché. La Colombie-Britannique est un maillon essentiel dans la chaîne du réseau de transport de l'ouest. Les exportations à partir de la Colombie-Britannique en 1982 représentaient 14,9% des exportations canadiennes et 6,1% du produit national brut du Canada. 33% des exportations produites en C.-B. sont acheminées vers les pays asiatiques. Plus important encore, en 1979, pour la première fois dans l'histoire, le volume des marchandises transportées par le Pacifique a surpassé le volume des marchandises transportées par l'Atlantique, rendant de plus en plus clair le fait que le potentiel de commerce du Canada est relié à cette région du globe. Ceci accentue encore le besoin de posséder le système de transport le plus efficace possible dans l'ouest.

Ce système doit en être un qui nous permette de respecter nos engagements concernant l'expédition non seulement du grain, mais du charbon, du soufre, de la potasse, des produits chimiques du pétrole et des produits de la forêt.

Toute nouvelle législation relative au transport et à la manutention du grain devrait insister sur le besoin de créer des améliorations à long terme à notre réseau de transport de l'ouest. Par conséquent, l'Employers' Council croit que la question critique est la façon dont la subvention du Nid-de-Corbeau couvrant le déficit brut des chemins de fer est répartie. Plusieurs opinions ont été exprimées sur cette question, et la position du gouvernement, qui favorisait une répartition égale des subsides entre les compagnies de chemin de fer et les producteurs de grain, est maintenant que les subsides doivent aller en totalité aux chemins de fer.

Tel qu'énoncé précédemment, le Conseil appuie le besoin d'améliorations au réseau de transport de l'ouest du Canada et insiste sur l'urgence de passer le projet C-155 aussi rapidement que possible. Bien que nous appuyions les dispositions principales de ce projet de loi, et que nous croyions que l'occasion de revoir cette législation en 1985-86 fournit un mécanisme pratique d'évaluation de l'exploitation du nouveau système, nous aimerais développer deux points et les soumettre à l'étude du comité.

1. L'impact des modifications proposées sur la British Columbia Railway

La ligne principale de B.-C. Rail fournit une voie directe jusqu'à Vancouver et par son raccordement à la voie Nord du CN, une voie jusqu'à Prince Rupert pour les producteurs de grain de la région de

Peace River en C.-B. et d'une partie de l'Alberta. Des volumes toujours croissants de grain sont acheminés par ce système ferroviaire, et ils continueront de toute évidence à s'accroître, puisque le secteur desservi possède plus du double de terres arables non développées que la région cultivant le blé au Manitoba.

Actuellement, le tarif de B.C. Rail pour l'exportation du grain est semblable à celui demandé par les chemins de fer nationaux, et B.C. Rail absorbe les mêmes pertes sur ces mouvements du grain d'exportation. Les révisions proposées à ces tarifs par le gouvernement par le projet de loi C-155 ne tiennent pas compte du rôle de B.C. Rail dans la moisson du grain dans ce système, et du fait que, si les subsides sont versés directement aux chemins de fer nationaux et non aux fermiers, B.-C. Rail continuera d'enregistrer des pertes sur la manutention du grain à l'exportation.

L'Employers' Council suggère que toute solution en vue de régler le problème du déficit des chemins de fer nationaux puisse aussi profiter à B.-C. Rail, afin qu'il n'existe aucune discrimination dans les services ferroviaires disponibles pour les fermiers de Peace River.

2. Le besoin d'assurer un système plus efficace de transport du grain est développé.

Les producteurs de grain de l'ouest répondent actuellement à une demande mondiale accrue et font face à un potentiel grandissant de diversification de la production et d'expansion de leur capacité de traitement. Mais, ils doivent compter avec des prix et des marchés

internationaux instables, et un système insuffisant qui a occasionné des pertes substantielles ou des délais dans les ventes. En n'étant pas capables de tirer avantage des nouveaux marchés ou de respecter les ententes contractuelles, le Canada perd peu à peu du terrain face à la concurrence internationale pour l'exportation du grain. Pour améliorer sa position sur le marché, tous les aspects de notre système de manutention du grain, y compris les compagnies d'élévateurs, les exploitants de terminus et les transformateurs de grain, doivent s'unir, moderniser leurs établissements et investir dans l'expansion. Beaucoup de modifications doivent être mises en application si on veut améliorer le transport.

La préparation du rapport Gilson a fourni une tribune de consultation avec les parties touchées par ces changements possibles. Les recommandations du rapport ont été incluses en grande partie dans les propositions du gouvernement fédéral, mais il existe une différence majeure dans la répartition des subsides du Nid-de-Corbeau, et dans la recommandation du rapport de faire passer les versements graduellement de 100% aux chemins de fer à 81% aux producteurs d'ici 1989-90.

Dans son projet de loi C-155, le gouvernement recommande que la totalité de ces subsides aillent aux chemins de fer nationaux. Les opinions diffèrent quant aux avantages d'une telle formule, mais on admet généralement qu'un tel système agirait comme un obstacle à la rationalisation d'un système de transport du grain. Le besoin

d'un certain pouvoir de contrôle sur les chemins de fer, le besoin de protéger les communautés rurales des Prairies et l'impact sur les organismes agricoles de l'est sont donnés comme motifs à la subvention à 100% aux chemins de fer. Ces questions devront être pesées en comparaison avec les résultats à long terme d'une telle formule.

L'utilisation de cette approche pour obtenir un plus grand contrôle sur les chemins de fer, alors que cette question est traitée directement et effectivement dans d'autres sections du projet de loi, sera peut-être inutile. Ceci peut aussi s'appliquer en relation à l'impact de cette formule sur les communautés rurales des Prairies et sur les organisations agricoles de l'est. Par ceci, nous ne tentons pas de diminuer l'impact des dislocations probables, mais de suggérer qu'un changement est inévitable et ne peut être empêché par une loi. Il nous semble qu'il est mieux de changer à cause de la prospérité et d'une capacité accrue de concurrence internationale, qu'à cause de la stagnation économique.

Des études gouvernementales des recommandations du rapport Gilson ont démontré que diriger une portion substantielle des subsides vers le producteur augmentera la production agricole annuelle de l'Ouest du Canada de 1\$ milliard d'ici 1990, tandis que les distorsions agricoles diminuent. Une augmentation de 2,58 milliards de la production de grain est aussi prévue à mesure que les restrictions de volume disparaîtront; la croissance continue de l'agriculture de l'est du Canada serait maintenue.

Selon nous, l'attribution d'une plus grande partie des subsides au producteur créerait un stimulant pour le développement de moyens plus innovateurs et moins coûteux de transporter le grain en permettant une plus grande latitude de prise de décision par les individus.

Les récents développements dans le transport du charbon, qui ont fait qu'un train de charbon a pu compléter un circuit en quatre jours, démontrent les avantages qu'il y a encourager les initiatives individuelles pour améliorer notre système de transport. Cette réduction du temps de rotation a aidé les compagnies charbonnières à garder les coûts de transport par rail en dépit des distances impliquées, augmenté leur fiabilité comme fournisseurs et amélioré leur position concurrentielle.

Comparons le temps de rotation de quatre jours pour le charbon avec le temps moyen de rotation de 20 jours pour un wagon de grain, et l'impact d'un maintien du statu quo devient évident. Une réduction d'un jour du cycle du wagon diminue le nombre requis de wagons à trémie d'environ 1000 -- économisant un investissement d'environ 73 millions qui pourraient être utilisés pour améliorer le système d'autres façons.

Le conseil suggère que le comité donne plus de force aux clauses comprises dans la Section IV du projet de loi C-155 relativement au processus de révision proposé, afin de s'assurer que la question de la répartition de la subvention du Nid-de-Corbeau soit réévaluée. Nous recommandons fortement qu'une partie encore plus substantielle de ces subsides soit versée aux producteurs, afin de développer le réseau de transport du grain le plus efficace dans l'ouest.

Conclusion

A cause de l'impact du système canadien de transport du grain dans l'ouest sur les avantages que nous avons sur nos concurrents pour un certain nombre de produits, on ne peut permettre qu'il prenne encore plus de retard. Les circonstances économiques ont créé la possibilité d'un changement que nous ne pouvons pas laisser échapper.

L'Employers' Council of British Columbia appuie l'initiative du gouvernement fédéral d'introduire une législation de réforme du tarif du Nid-de-Corbeau, mais nous suggérons que le Comité renforce la Section IV de la législation, afin de s'assurer qu'un engagement soit pris d'examiner à nouveau la proportion de la subvention du Nid-de-Corbeau versée au producteur et d'en considérer l'augmentation substantielle. Nous demandons aussi au comité de considérer la situation de B.-C. Rail et de l'inclure dans toute solution visant à faire face aux problèmes de déficit des chemins de fer nationaux pour le transport du grain.

ECBC

1983-08-12

APPENDICE "TRPT-117"

C.-B. 400 - 698 RUE SEYMOUR STREET, VANCOUVER
ROAD BUILDERS (C.-B.) V6B 3K7
ASSOCIATION Téléphone: 681-9251

MÉMOIRE PRÉSENTÉ
AU
COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS
AU SUJET DU PROJET
DE LOI C-155
LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST
LE 12 AOÛT 1983
VANCOUVER (C.-B.)

INTRODUCTION

Le projet de réviser le "tarif du Nid-de-Corbeau" est envisagé au moment même où il ne faut absolument pas hésiter à prendre des mesures pour maintenir l'économie canadienne parmi les premières du monde.

La B.C. Road Builders Association approuve sans réserve la décision du gouvernement fédéral de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau et d'améliorer le réseau ferroviaire de l'Ouest. Comme elle favorisera la stabilisation des industries d'extraction, cette expansion profitera à l'ensemble des secteurs et des localités.

L'amélioration des installations de transport ferroviaire profitera énormément à toutes les industries et à tous les habitants de l'Ouest. Son déroulement se fera comme suit:

- I) À l'étape de la construction, le chômage diminuera et les communautés locales profiteront des fonds provenant des travaux de construction.
- II) Comme leur cycle sera moins long et qu'ils seront plus efficaces, les chemins de fer pourront offrir des tarifs de transport moins élevés aux industries d'extraction.
- III) Grâce à des frais de transport moins élevés et à des systèmes de livraisons fiables, les industries d'extraction accroîtront leur part du marché.
- IV) Les recettes du gouvernement augmenteront et se stabiliseront, lui permettant ainsi d'instaurer des programmes stables et responsables à l'intention de tous les habitants du pays.

La B.C. Road Builders Association se compose d'environ 80 employés s'intéressant à tous les domaines de la construction routière. Nos membres représentent une part appréciable des secteurs sur lesquels la décision relative au "Tarif du Nid-de-Corbeau" aura une incidence.

L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

Comme les mégaprojets des trois dernières années tirent à leur fin, l'avenir de la construction en Colombie-Britannique n'augure rien de bon. L'affectation de fonds dont on a grand besoin dans la construction d'un réseau ferroviaire amélioré arriverait juste à point pour prévenir un gros taux de chômage, tant dans le secteur de la construction que dans ceux qui en dépendent. Le secteur de la construction routière et ceux qui lui sont associés profiteraient donc directement:

- des travaux de terrassement des voies ferrées (excavation, remplissage, tunnels, travaux dans la roche, travaux de carrière, concassage du gravier, etc.)
- de la construction des gares de triage, (ateliers de réparation et dépôts d'entretien, travaux d'aménagement, etc.)
- du secteur de l'acierie, (fabrication de rails, construction de ponts, matériel roulant, matériel lourd, pièces d'assemblage des rails, etc.)
- des matériaux de construction (gravier, sable, charpentes, béton, traverses de voies ferrées, etc.)
- du matériel de manutention des matériaux, (camions, bulldozers, excavateurs à pelle arrière, nivelleuses, décapeuses, etc.)
- du matériel électrique, (matériel de signalisation, électrification éventuelle du réseau dans les tunnels, éclairage des gares, etc.)

BESOINS ET RETOMBÉES AVANTAGEUSES

Ce qui précède donne un aperçu des avantages immédiats dont profiterait directement le secteur de la construction. Nous savons toutefois que bien d'autres aspects de l'économie profiteraient de la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, notamment:

1. LES INDUSTRIES D'EXTRACTION

Il se trouve qu'actuellement le réseau ferroviaire sert surtout au transport du grain. En Colombie-Britannique, toutefois, quantités d'autres ressources sont transportées par rail, notamment des minéraux comme le charbon, les métaux communs et, bien sûr, les produits de l'industrie forestière. L'accès et le transport sont toujours des facteurs primordiaux à considérer dans tout projet de développement industriel. On croit qu'un réseau ferroviaire efficace relié à un bon réseau routier stimulera le développement de bien des régions de la province. Ce réseau ferroviaire amélioré assurera une stabilité économique qui encouragera l'investissement et facilitera, à l'avenir, le financement nécessaire à la réalisation de projets comme celui des charbonnages du nord-est. L'accroissement de la population mondiale rend essentiel un développement soutenu des industries d'extraction. On répondra aux besoins des populations et, s'ils ont de bons réseaux de transport, les Canadiens pourront vendre leurs produits à des prix compétitifs qui leur permettront de conserver et d'accroître leur part des marchés mondiaux.

2. GOUVERNEMENTS

Les gouvernements ont plus que jamais besoin de trouver des moyens d'accroître leurs recettes sans augmenter les impôts directs. Un des moyens le plus simple d'y parvenir est de permettre un accroissement de la production, ce qui permettra d'augmenter les redevances provenant de marchés plus importants.

Les gouvernements fédéral et provincial en bénéficieraient directement par l'accroissement des redevances, l'impôt sur le revenu, etc. et les gouvernements locaux bénéficieraient d'une assiette fiscale accrue par la construction d'installations tels que les ports, les gares.

3. INVESTISSEMENT

Le système économique du Canada dépend, du moins en partie, d'un bon climat d'investissement. L'expansion des moyens de transport dans l'Ouest contribuera à établir ce climat en éliminant les éléments de risque entourant la possibilité d'acheminer les ressources naturelles jusqu'aux marchés. Ce climat de confiance facilitera, à son tour, le financement permettant d'assurer, à l'industrie en général, un meilleur avenir économique.

4. DÉVELOPPEMENT

Ce secteur est maintenant au point mort depuis deux ans car peu ou pas de capitaux sont affectés à la construction résidentielle ou commerciale en Colombie-Britannique.

Les villes et les villages se sont toujours construits près des centres de transport comme les gares de jonction, etc. On croit que l'expansion du réseau

ferroviaire amènera éventuellement celle des centres qu'il dessert, ce qui profitera ensuite tant au développement de l'industrie qu'à celui de la collectivité en général.

5. EXPÉDITION

L'expansion du réseau ferroviaire permettra la pleine utilisation des installations portuaires. On a amélioré ces dernières pour permettre l'expédition des ressources canadiennes sur le marché international et c'est maintenant le réseau ferroviaire qui crée l'embouteillage. Un réseau ferroviaire amélioré permettrait l'exploitation, à pleine capacité, des ports.

DEMANDE

Il est recommandé dans le projet de loi C-155 que les recettes découlant de la révision du tarif du Nid-de-Corbeau soient versées aux chemins de fer nationaux. Cette démarche a fait couler beaucoup d'encre; quoi qu'il en soit, nous demandons instamment au Comité de tenir compte de la situation de la société B.C. Rail.

Cette société transporte le grain au même prix que les chemins de fer nationaux, c'est-à-dire à pertes. Si, comme le prévoit le projet de loi, on devait verser davantage aux sociétés nationales, B.C. Rail n'en continuerait pas moins à subir des pertes dans cette partie de son exploitation.

La B.C. Road Builders Association recommande fortement que toute décision finale prévoit aussi des versements à la société B.C. Rail pour lui permettre de

répondre aux besoins des agriculteurs de la région de Peace River, celle que cette société dessert le plus.

CONCLUSIONS

La B.C. Road Builders Association croit que le principal avantage de la "Loi sur le transport du grain de l'Ouest" sera d'assurer une plus grande stabilité à l'économie canadienne, de protéger et d'accroître nos marchés mondiaux, de réduire le chômage et de doter le pays d'un réseau de transport qui répondra aux besoins actuels et à venir, pour un certain temps. Par conséquent, nous appuyons fortement la révision du tarif du Nid-de-Corbeau par le projet de loi C-155, mais suggérons qu'on envisage plus sérieusement de tenir compte de la Société B.C. Rail dans ce projet de loi.

Le Président, J.J. Miller

B.C. Road Builders Association

APPENDICE "TRPT-118"

«LE TAUX DU NID-DE-CORBEAU»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
PAR
LA SOCIÉTÉ DU PORT DE VANCOUVER

LE 12 AOÛT 1983

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	
1. <u>INTRODUCTION</u>	
1.1 Le Bill C-155.....	
1.2 L'intérêt du port de Vancouver.....	
2. <u>HISTORIQUE DU TAUX DU NID-DE-CORBEAU</u>	
2.1 Généralités.....	
2.2 Répercussions sur le port dans l'ensemble.....	
2.3 Grain de classe spéciale.....	
3. <u>INFORMATION SUR LE PORT DE VANCOUVER</u>	
3.1 L'expansion des installations.....	
3.2 Le trafic en conteneurs.....	
3.3 Prévisions quant à l'augmentation des cargaisons en vrac.....	
3.4 Prévisions quant aux cargaisons en conteneurs.....	
4. <u>COMMENTAIRES SUR LE BILL C-155</u>	
4.1 Cargaisons en vrac.....	
4.2 Recommandations au sujet du champ d'application.....	
4.3 Recommandations au sujet des cargaisons en vrac.....	
4.4 Grain de classe spéciale.....	
4.5 Recommandations au sujet du grain de classe spéciale.....	
5. <u>REMARQUES DIVERSES</u>	
5.1 Protectionnisme.....	
5.2 Subventions par rapport aux restrictions commerciales.....	
5.3 Article 3 de la Loi nationale sur les transports....	
5.4 Intervention dans l'appel du décret du CCT.....	

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

I. Appui général

La Société du port de Vancouver (SPV) est d'accord avec l'esprit général des propositions de réforme énoncées dans le Bill C-155. La SPV reconnaît la nécessité de continuer d'aider les expéditeurs de grain pour ce qui est de leurs coûts de transport, mais reconnaît également que la subvention de ce mouvement incombe davantage au gouvernement fédéral, qui représente les intérêts de l'ensemble du pays, qu'aux chemins de fer. La SPV préfère s'abstenir d'exprimer une opinion quelconque à l'égard des questions administratives ou du barème dont il est question dans la partie I et la partie II du projet de loi, puisque ces questions dépassent le champ de ses compétances et de son examen. Cependant, la SPV appuie l'esprit général du projet de loi et recommande sa mise en oeuvre en vue de sauvegarder les intérêts des expéditeurs de grain et de promouvoir un système de transport intégré dans l'ouest du Canada.

II. Précision de l'administration du tarif et du service

Bien que le système de transport du grain aux fins d'exportation soit intégré et qu'il comporte le transport par chemin de fer jusqu'aux eaux de marée, installations portuaires et navires aux fins d'exportation, les deux éléments composants du système intégré ont toujours été réglementés séparément et devraient continuer de l'être. Les questions touchant l'expédition et les ports sont régies par la Loi sur la Société canadienne des ports et autres lois semblables concernant les ports et la marine marchande en général.

Le tarif et l'administration portuaires ne devraient pas être assujettis à une administration régie par une loi sur le transport ferroviaire. Le projet de loi C-155 semble respecter cette philosophie générale, mais, à la lumière de la nature intégrée du système et des interprétations statutaires fantaisistes susceptibles de se produire au cours des ans, il semble prudent à la SPV de demander que l'on précise l'exclusion des installations portuaires et du transport maritime du cadre du projet de loi. À cette fin, il faudrait apporter des modifications à la définition de l'expression «participant».

III. Révisions au sujet du transbordement du grain de classe spéciale

Certaines cargaisons de grain de classe spéciale sont présentement expédiées à Vancouver par chemin de fer, chargées dans des conteneurs, transbordées par voie de terre au port de Seattle, puis exportées par mer à partir de ce port américain. Jusqu'à février de cette année, les cargaisons de ce genre n'étaient pas admissibles aux taux réduits de transport par chemin de fer. Toutefois, une décision récente de la Commission canadienne des transports a renversé cette situation. Le libellé invoqué pour cette décision ressemblait énormément au libellé du Bill C-155 et, si le projet de loi est adopté, une nouvelle interprétation semblable serait toujours possible. La SPV recommande que l'on modifie la définition de l'expression «exportation» dans le projet de loi afin d'indiquer clairement que le Parlement n'a pas l'intention d'accorder des subventions canadiennes aux expéditions exportées par voie de mer à partir de ports étrangers, étant donné que cela reviendrait à utiliser des impôts canadiens pour subventionner des mouvements qui sont contraires à l'intérêt du système.

de transport intégré canadien dans son ensemble.

IV. Révision au sujet du transbordement des cargaisons en vrac

Étant donné qu'il n'est pas économique de le faire à l'heure actuelle, les cargaisons en vrac ne sont pas pour le moment transbordées par voie de terre vers les ports des États-Unis pour être ensuite exportées par voie de mer. Toutefois, pour éviter que la situation du grain de classe spéciale décrite ci-dessus se produise si les circonstances changeaient, la SPV recommande que le projet de loi précise que la subvention du gouvernement fédéral ne s'applique qu'au mouvement des marchandises qui seront finalement exportées par mer à partir de ports canadiens. Cela peut se faire en ajoutant une définition à l'expression «exportation» à cette fin et la SPV recommande que cette révision soit suffisamment globale pour comprendre tous les grains et non seulement le grain de classe spéciale.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Bill C-155

Le présent mémoire a trait au Bill C-155 présenté lors de la première session de la trente-deuxième législature, 29-30-31-32 Elizabeth II, 1980-81-82-83, approuvé en première lecture le 10 mai 1983 par la Chambre des communes du Canada («Bill C-155»). Le Bill C-155 a été renvoyé au Comité permanent des transports (le «Comité») qui doit l'examiner et faire des recommandations à la Chambre. Le Comité a décidé, dans le cadre de ses délibérations, de tenir des audiences sur le Bill C-155 à Vancouver (Colombie britannique) vers le 12 août 1983 et la Société du port de Vancouver («SPV») a rédigé le présent mémoire afin que le Comité l'étudie dans le cours de ces audiences.

1.2 L'intérêt du port de Vancouver

La SPV administre le port de Vancouver en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports. Le port de Vancouver est très intéressé au transport du grain aux fins d'exportation étant donné que l'expédition de ce produit constitue une part importante du tonnage expédié par voie de mer à partir du port. En 1982, environ 10 023 000 tonnes ont été expédiées, ce qui constitue 20,4 p. 100 du tonnage total expédié à partir du port. En outre, malgré la récession économique générale en cours à cette époque, ce tonnage constituait une augmentation de 10,2 p. 100 par rapport au tonnage de grain expédié à partir du port l'année précédente, ce qui offrait un important contrepoids à la diminution de volume

des diverses autres marchandises. Par conséquent, le port s'intéresse à toutes les initiatives visant à soutenir ou augmenter le tonnage total de grain exporté par voie de mer grâce à ses installations. En outre, le port a fortement encouragé l'expédition par conteneurs, puisque ce mode de transport permet une valeur unitaire plus élevée par expédition que l'envoi de marchandises en vrac et encourage le commerce des produits finis et manufacturés. La concurrence dans le domaine des conteneurs est très forte sur la côte ouest de l'Amérique du Nord et le port souhaite conserver le plus d'avantages possibles pour contrebalancer certains inconvénients et les efforts de ses concurrents pour lui arracher sa part du marché.

2. HISTORIQUE DU TAUX DU NID-DE-CORBEAU

2.1 Généralités

Étant donné que le Comité connaît beaucoup mieux que nous le cadre législatif et l'administration du transport du grain dans l'ouest, nous n'avons pas l'intention d'aller dans les détails dans le présent mémoire. Nous aimerais toutefois souligner certaines dispositions. Le taux statutaire établi en vertu de la Loi sur le Nid-de-Corbeau (Crow's Nest Act), chapitre 5 des Statuts du Canada de 1897 (60-61 Victoria), ci-après appelé «taux du Nid-de-Corbeau», s'appliquait à l'origine au grain uniquement dans la mesure où ce dernier était expédié par la région de Thunder Bay. Au cours des ans, le taux du Nid-de-Corbeau fut accordé aux mouvements de grain passant par les ports de la côte ouest. Il semble y avoir eu une période, au début du siècle, au cours de laquelle il régnait une certaine confusion quant au but que le Parlement visait par le taux du Nid-de-Corbeau et quant à l'application de ce dernier; afin d'éclaircir la question, on la porta à l'étude de la Commission canadienne des chemins de fer de l'époque, qui émit alors son ordonnance générale n° 448 datée du vendredi 26 août 1927 («ordonnance générale n° 448»). L'applicabilité de l'ordonnance générale n° 448 aux mouvements du grain dans les ports de la côte ouest a été confirmée et a été maintenue par le paragraphe 271 (2) de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. 234.

En vertu des articles 1 et 2 de l'ordonnance générale n° 448, le taux de transport du grain et de la farine expédiés des Prairies vers Vancouver et

Prince Rupert en vue de l'exportation ne doit pas dépasser le taux du Nid-de-Corbeau. Étant donné que l'ordonnance générale n° 448 fut promulguée à la suite d'une enquête afin d'éclaircir la situation et de préciser l'intention du Parlement, il est important de donner certains extraits du préambule de l'ordonnance. La Commission canadienne des chemins de fer indiquait qu'on lui avait demandé de faire enquête:

«...en vue d'établir un barème juste et raisonnable qui, dans des circonstances et conditions relativement semblables, serait d'application équivalente pour toutes les personnes et localités...en tenant compte...

- (b) d'encourager la circulation par des ports canadiens;
- (c) d'augmenter la circulation vers l'ouest et vers l'est par les ports de la côte du Pacifique à cause de l'expansion du commerce avec l'Orient...»

Elle indiquait en outre que, dans le cadre de son examen du barème général, on lui avait demandé:

«... de vérifier plus particulièrement les causes pour lesquelles le grain et d'autres produits canadiens étaient acheminés ou dirigés vers des ports qui n'étaient pas canadiens et de prendre des mesures efficaces ...comme la Commission le jugeait nécessaire, pour s'assurer que, dans la mesure du possible, le grain et les autres produits canadiens passeraient par des ports canadiens.»

2.2.2 Répercussions sur le port dans l'ensemble

Le taux du Nid-de-Corbeau a, au cours des ans, beaucoup aidé aux expéditeurs de grain à supporter le coût du mouvement de leur produit vers leurs clients. Conséquemment, les volumes expédiés ont augmentés de façon régulière et le port de Vancouver a traité des volumes sans cesse croissant de ce genre de cargaison. En outre, en partie à cause de la stabilité du taux pour les expéditeurs, le volume de cargaisons expédiées n'a pas été volatil et a montré une augmentation régulière. Vous trouverez ci-joint, en annexe A, des données statistiques comparatives des cinq dernières années des principaux produits passant par le port. Il est bon de souligner que ces statistiques ne tiennent compte que de la circulation par mer et ne comprennent pas les cargaisons qui peuvent être passées par la région de Vancouver par d'autres modes de transport. Selon ces chiffres, le tonnage total de grain exporté à partir du port de Vancouver au cours des cinq années allant de 1978 à 1982 a augmenté de plus de 28 p. 100 et n'a accusé que des fluctuations mineures au cours de cette période.

À l'heure actuelle, il y a cinq terminus céréaliers dans les environs du port de Vancouver et ces terminus accusent des revenus totaux d'environ 2 milliards de dollars par année pour les mouvements de grain et emploient plus de 500 personnes à l'exportation du grain par mer. Les manutentionnaires, à eux seuls, comptent plus de 600 personnes. Cette activité revêt une grande importance pour la vie économique tant du port que de la région de Vancouver. Par conséquent, un système qui encourage l'expédition du grain par le port de Vancouver est d'un intérêt vital au port et à la collectivité.

2.3 Grain de classe spéciale

La plupart du grain expédié au port de Vancouver et exporté par ses installations est chargé en vrac à bord de navires et exporté directement. Certains grains et produits de grain, y compris le malt d'orge, les pois, le seigle, le lin, les fèves, le millet et autres produits semblables (ci-après appelés «grain de classe spéciale») reçoivent une manutention différente. Ce grain de classe spéciale est expédié en plus petite quantité, mais tend à posséder une valeur unitaire plus élevée à cause de sa nature et du traitement qu'il a déjà subi avant son exportation. Par conséquent, il n'est pas chargé en vrac, mais est plutôt expédié par chemin de fer ou autrement jusqu'à la ville de Vancouver où il est chargé dans des conteneurs spéciaux pour la mer. Le grain de classe spéciale est ensuite exporté en conteneurs.

Comme nous l'expliquons plus particulièrement dans la section 3.2 ci-après, la plupart du grain de classe spéciale est expédié dans des conteneurs, à bord de navires qui quittent le port de Vancouver. Le tonnage total expédié par le port de cette façon en 1982 s'élevait à 449 000 tonnes dont la ventilation est donnée dans l'annexe B ci-jointe. Toutefois, une petite quantité de ce produit a récemment commencé à être expédié par camion ou par chemin de fer américain vers le port de Seattle, d'où il est expédié par mer. De cette façon, il ne passe pas par les installations portuaires de Vancouver et est simplement transbordé dans la ville de Vancouver vers son point d'expédition par mer, Seattle.

Jusqu'à cette année, le taux du Nid-de-Corbeau ne s'appliquait pas au grain de classe spéciale transbordé par la ville de Vancouver à destination du port de Seattle ou d'autres ports de mer étrangers. Seul le grain de classe spéciale exporté par mer à partir du port de Vancouver bénéficiait du taux du Nid-de-Corbeau, alors que les autres mouvements encourraient des frais supplémentaires. Toutefois, le 3 février 1983, la Commission canadienne des transports («CCT»), dans sa décision WDR 1983-01 (la «décision Prairie Malt») suite à une requête de Prairie Malt (Canada) Limited à l'égard de ces frais supplémentaires, a retiré ces frais supplémentaires et accordé l'avantage du taux du Nid-de-Corbeau aux expéditions de grain de classe spéciale destinées à être exportées par le port de Seattle. Cette décision fait présentement l'objet d'un appel, mais d'ici à ce qu'une décision soit rendue à ce sujet, le taux du Nid-de-Corbeau s'appliquera à ces mouvements même si le produit n'est pas destiné à être exporté à partir du port de Vancouver.

3. INFORMATION SUR LE PORT DE VANCOUVER

3.1 L'expansion des installations

Comme le démontre l'annexe C ci-jointe, le tonnage total expédié par le port de Vancouver a augmenté d'environ 28,5 p. 100 au cours des dix dernières années (par rapport au grain qui a augmenté d'environ 28 p. 100 au cours des cinq dernières années). En 1973, 71 p. 100 des expéditions étaient des exportations vers l'étranger. En 1982, ce pourcentage s'est élevé à 82 p. 100 du tonnage total expédié. Étant donné l'augmentation des exportations vers l'étranger expédiées par le port de Vancouver en termes tant de volume absolu que de volume relatif, des investissements importants ont été faits dans les installations portuaires et les installations connexes. À titre d'exemple, notons que la capacité du port charbonnier de Roberts Bank a été quadruplée. Cette expansion, qui a entraîné des investissements en immobilisation d'environ 48 millions de dollars depuis trois ans, est à 90 p. 100 terminée et s'effectue en prévision des expéditions futures de produits en vrac qui passeront par le port de Vancouver. En outre, l'opérateur actuel de l'installation charbonnière de Roberts Bank s'est engagé à dépenser environ 130 millions de dollars dans la première phase de son expansion au cours des quelques prochaines années. Dans le secteur de la manutention du grain, environ 108 millions de dollars ont été investis dans des terminus au cours des cinq dernières années et l'on prévoit investir une somme de 82 à 103 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. L'importance des investissements engagés dans la manutention du grain sur la côte du Pacifique est en outre soulignée par le nouveau complexe

d'élévateurs présentement en voie de construction à Prince Rupert. Il se peut que les estimations des dépenses en immobilisation de Vancouver soient révisées lorsqu'on connaîtra mieux le marché du grain canadien et les répercussions des mesures prises à Prince Rupert dans ce secteur. La viabilité économique de ces investissements repose non seulement sur un système de transport viable et sain pour la livraison de ces marchandises, mais sur un système en expansion. À l'heure actuelle, environ 90 p. 100 de toutes les marchandises exportées par le port arrivent par chemin de fer. Il est essentiel à la survie du port que les chemins de fer continuent de jouir d'une bonne santé financière et d'accroître leur capacité. À long terme, tout élément qui nuit à la viabilité du système de transport, qui comprend surtout le transport par chemin de fer, aura des effets néfastes sur l'exploitation du port et sur les investissements, tant publics que privés, dans les installations portuaires.

3.2 Le trafic en conteneurs

L'importation et l'exportation de marchandises en conteneurs est un commerce en voie d'expansion au port de Vancouver, mais un commerce qui connaît une forte concurrence, exacerbée par certaines difficultés structurelles. À cause de la faible importance du secteur manufacturier de l'ouest du Canada ainsi que de la nature et de la balance du commerce du Canada avec la côte du Pacifique, on retrouve très peu de marchandises manufacturées de valeur élevée et de petit volume aux fins d'exportation par le port de Vancouver. On y retrouve cependant d'importantes expéditions de marchandises qui arrivent par la côte ouest d'Amérique du Nord en conteneurs. Lorsqu'ils déterminent

les escales de la côte ouest, les expéditeurs de conteneurs se guident sur les volumes relatifs du trafic tant à l'entrée qu'à la sortie ainsi que sur le coût des mouvements supplémentaires des navires.

Les navires qui desservent la côte ouest de l'Amérique du Nord offrent généralement deux catégories de services.

1. Un service direct régulier et partagé vers les ports canadiens lorsque 30 à 40 p. 100 du chargement total est destiné au Canada;
2. Un certain nombre d'autres opérateurs de navires, p. ex., Sealand ou America President Lines, offrent aux importateurs canadiens un service régulier indirect, via des ports des États-Unis comme Long Beach, Oakland et Seattle; en règle générale, 85 à 90 p. 100 de leur cargaison est destinée aux États-Unis et est déchargée d'abord dans les ports des États-Unis. La marchandise à destination du Canada compte pour 10 à 15 p. 100 de la cargaison entière du navire. Cette cargaison peut être débarquée dans un port des États-Unis pour être par la suite acheminée par voie de terre à sa destination au Canada, par les réseaux de chemins de fer américains ou elle peut être débarquée dans un port canadien pour être ensuite acheminée à destination par des transporteurs canadiens. La décision de faire une autre escale à Vancouver pour la partie canadienne de la cargaison est plus difficile à justifier parce que le volume à décharger est relativement petit et que le revenu

supplémentaire ne contrebalance pas les frais d'exploitation accrus du navire.

À cause d'un amalgame de ces facteurs, mais surtout de la taille relativement petite des marchés à desservir, le port de Seattle est utilisé à l'heure actuelle par environ 25 lignes maritimes qui ont recours aux conteneurs alors que le port de Vancouver n'est utilisé que par 15 lignes maritimes qui ont recours aux conteneurs. Le service par conteneurs du nord du Pacifique est excessivement concurrentiel et, à cause des taux actuels, subit une récession. Par conséquent, les opérateurs de conteneurs sont excessivement influencés par les coûts accrus ou les revenus supplémentaires. Lorsqu'un transporteur a une cargaison de conteneurs destinée au Canada, expédiée en même temps qu'une cargaison destinée à un port américain, il n'est pas souvent rentable pour lui d'envoyer le navire jusqu'à Vancouver; les marchandises canadiennes sont souvent débarquées en douanes aux États-Unis et expédiées par camion ou par chemin de fer jusqu'à leur destination canadienne.

Toutefois, le port de Seattle, en particulier, a très peu de cargaisons de conteneurs au départ et la plupart des conteneurs qui y arrivent retournent vides. Par conséquent, le grain de classe spéciale constituait un avantage du port de Vancouver sur le port de Seattle pour les opérateurs de conteneurs puisqu'ils pouvaient repartir avec une cargaison leur fournissant un revenu accru pour contrebalancer le coût du voyage vers Vancouver. Sans les cargaisons de grain de classe spéciale, les cargaisons en partance de Vancouver sont limitées et la plupart des navires devraient, après avoir effectué un voyage supplémentaire,

repartir de Vancouver avec des conteneurs vides, ce qui rendrait la justification d'un tel voyage très difficile.

L'un des principaux avantages de l'expédition des marchandises en conteneurs est leur facilité de transbordement et le coût relativement bas de ce dernier. Cette caractéristique de ce moyen de transport a permis au cours des ans de développer le marché d'outre-mer du grain de classe spéciale passant par le port de Vancouver. Récemment, le commerce développé grâce au port de Vancouver a été acheminé à Seattle sous prétexte de prendre avantage du plus grand nombre de départs de navires. Toutefois, selon les arguments présentés dans la décision Prairie Malt, il semble que cet avantage repose en grande partie sur la stabilité des coûts. À cause de la souplesse du transport par conteneur, et de la pratique acceptée de recourir aux services secondaires pour le transport dans les parties secondaires, il n'y a pas d'avantage réel au service direct et les expéditions en partance du port de Vancouver peuvent aller aux mêmes destinations que celles partant du port de Seattle. Par conséquent, le service direct d'expédition de Seattle n'est pas un élément déterminant et n'est avantageux que lorsque le coût de transport par chemin de fer à Vancouver est à peu près semblable.

Auparavant, les envois de grain de classe spéciale, à être expédiés de Seattle, ne bénéficiaient pas du taux du Nid-de-Corbeau et étaient assujettis au taux du marché pour les marchandises. Grâce à la décision Prairie Malt, les expéditeurs profitent maintenant d'un taux de chemin de fer subventionné vers la côte du Pacifique et le seul facteur déterminant entre Vancouver et Seattle

est par conséquent la question de disponibilité d'un service d'exportation directe par conteneurs. Étant donné que cette décision est récente, nous ne pouvons pas en évaluer toutes les répercussions sur le port de Vancouver, mais nous prévoyons qu'elle pourrait avoir comme effet néfaste de diminuer le volume de conteneurs expédiés de Vancouver d'environ 25 p. 100, le tout à l'avantage de Seattle. Même si cette perte commerciale risque d'avoir un effet néfaste immédiat sur l'utilisation et les revenus du port, la décision a un effet beaucoup plus désastreux sur les possibilités du port puisqu'elle enlève l'une des dernières raisons qui motivent les expéditeurs de conteneurs à envoyer leurs cargaisons à l'arrivée par le port de Vancouver. Si l'on diminue les cargaisons de grain de classe spéciale à la sortie ou qu'on les élimine, le revenu accru de ce service ne sera plus offert aux expéditeurs de conteneurs pour contrebalancer le coût de déplacement de leurs navires de Seattle à Vancouver. Conséquemment, le port de Vancouver entrevoit parmi les répercussions possibles à long terme la diminution ou l'abolition complète du service des lignes de conteneurs ou de l'expédition de conteneurs à destination de Vancouver.

À l'heure actuelle, le port de Vancouver possède deux terminus de conteneurs, Vanterm et Centennial Terminal, qui constituent un investissement public s'élevant, en dollars actuels, à environ 130 millions de dollars. Le revenu d'exploitation brut de ces installations représente environ 64 p. 100 des 79,4 millions de dollars en revenu d'exploitation brut pour le port en 1982. Ces revenus s'ajoutent aux revenus produits par le secteur privé; la survie et la croissance de ces terminus est essentielle aux intérêts à long terme du port. Il est essentiel au développement et à la croissance à long terme

du trafic de conteneurs que l'on prenne des dispositions appropriées pour ne pas minimiser ou enlever tout à fait l'un des avantages que le port possède à l'heure actuelle quant au service de conteneurs. Toute autre solution entraînerait en dernier lieu l'élimination du seul port de conteneurs du Canada sur la côte du Pacifique.

3.3 Prévisions quant à l'augmentation des cargaisons en vrac

Les prévisions quinquennales de la SPV pour les expéditions de marchandises en vrac par le port de Vancouver comportent une augmentation globale de tonnage de 25 p. 100 au cours de cette même période. La réalisation de cette augmentation repose sur le fait que les chemins de fer gagneront un revenu suffisant pour leur permettre de justifier les programmes d'expansion d'immobilisation et que les opérateurs utiliseront pleinement cette capacité accrue. Toutefois, si les chemins de fer se sentent incités à faire de telles dépenses et à s'occuper de la manutention de ces volumes sans décourager pour autant les expéditeurs de grain, les volumes globaux prévus peuvent être facilement atteints ou dépassés.

3.4 Prévisions quant aux cargaisons en conteneurs

Les prévisions de la SPV quant aux expéditions globales par conteneurs passant par le port au cours des cinq prochaines années indiquent une croissance d'environ 4 p. 100 par année. Toutefois, ces prévisions ne tiennent pas compte de l'effet défavorable qu'aura la décision Prairie Malt. Si l'appel de cette

décision est rejeté ou si la situation n'est pas par ailleurs rectifiée par voie législative, on peut prévoir que le trafic total de conteneurs par le port de Vancouver diminuera, non seulement à cause de la perte des escales de navires qui seraient moins attirés à y venir, mais, de façon plus importante encore, par l'abolition ou la diminution des services directs présentement offerts par certaines lignes.

4. COMMENTAIRES SUR LE BILL C-155

4.1 Cargaisons en vrac

Le Bill C-155 propose des arrangements financiers qui auront pour effet immédiat d'augmenter le revenu offert aux chemins de fer pour les mouvements de grain. La SPV n'est pas en mesure de faire des commentaires sur les répercussions économiques sur les chemins de fer du barème proposé, mais nous supposons qu'avec une consultation appropriée auprès de ceux-ci dans la rédaction et l'application finale du Bill, cela permettra de retenir un taux qui procurera aux chemins de fer un avantage économique.

En contrepartie, cependant, il faut que les expéditeurs de grain continuent de trouver l'expédition de leur grain rentable. Encore là, la SPV n'est pas en mesure de se prononcer sur les répercussions économiques des taux proposés, mais prévoit qu'une consultation appropriée au cours du processus législatif permettra un barème qui continuera d'attirer les expéditeurs.

L'un des aspects clé du Bill C-155 est le passage d'un taux maximal statutaire assorti de certaines subventions à un système de taux entièrement subventionné par le fédéral. Une meilleure rémunération des chemins de fer grâce à ce système ne peut avoir qu'un effet positif sur la viabilité du réseau de transport par chemin de fer auquel le port est inextricablement lié. Par conséquent, la SPV appuie l'esprit général du Bill C-155 et recommande le règlement de toute question économique ou administrative encore en souffrance afin que le Bill puisse être appliqué le plus tôt possible.

4.2 Recommandations au sujet du champ d'application

Le système de transport pour le mouvement et l'exportation du grain du Canada est un système intégré comprenant surtout le transport par chemin de fer aux eaux de marée et aux installations portuaires et vaisseaux pour l'exportation par voie de mer. La viabilité de chaque composante est intimement liée à celle des autres composantes. Cependant, parce que chaque composante sert à plusieurs autres fonctions en même temps et a été mis au point par des processus distincts, chacune est administrée et réglementée séparément. Le port de Vancouver tombe sous le coup de la Loi sur la Société canadienne des ports, alors que la navigation est régie par divers lois, conventions et traités internationaux et la loi de la mer qui s'appliquent plus particulièrement. Dans ce cadre, il ne convient pas de tenter de traiter uniquement des questions qui affectent les chemins de fer. De la même façon, il ne conviendrait pas de tenter d'administrer et de réglementer les questions touchant les ports et la navigation dans le cadre réglementaire mis au point pour les chemins de fer et le mouvement du grain par chemin de fer.

Le Bill C-155 semble vouloir conserver la séparation existante des cadres réglementaires, mais on pourrait interpréter sa définition de «participant» comme comprenant les installations portuaires, ce qui serait contraire à l'esprit du projet de loi. Par conséquent, la SPV recommande que:

- (i) la définition de «participant» contenue dans le Bill C-155 soit modifiée pour se lire comme suit:

«'Participant' société ou corporation, société de personnes ou organisme se livrant au transport ferroviaire du grain ou à son expédition ou manutention en vue de ce transport dans le cadre de leurs activités à cet égard, mais ne comprend pas une société ou corporation, société de personnes ou ~~organisme~~ se livrant à la manutention ou au transport du grain après qu'on en ait accepté livraison à un port, lorsque leurs activités ont trait au port ou à l'expédition par voie de mer à partir de ce port.»

4.3 Recommandations au sujet des cargaisons en vrac

Lorsque la Loi sur le Nid-de-Corbeau fut d'abord adoptée, le transport par chemin de fer et par mer étaient pratiquement les seules formes de transport disponibles ou économiques. Toutefois, même à cette époque, il semble qu'il existait une certaine confusion quant au champ d'application des taux du Nid-de-Corbeau et quant aux intentions du Parlement, comme en fait foi la nécessité d'une proclamation subséquente de l'ordonnance générale n° 448. Depuis la proclamation de l'ordonnance générale n° 448, la mise en conteneurs, l'expédition en vrac, les trains complets et d'autres innovations se sont produites, chacune d'entre elles ayant un effet distinct sur le système de transport. Nous pouvons nous attendre à d'autres changements, bien que nous ne puissions prévoir leur nature exacte.

Il semble à la SPV que l'intention était et continue d'être que le taux du Nid-de-Corbeau et les subventions pour le remplacer en vertu du

Bill C-155 avantagent le système de transport intégré qui comprend, dans le cas des mouvements vers l'ouest, les liaisons ferroviaires avec les eaux de marée et l'exportation par mer à partir des ports canadiens du grain et des produits du grain. L'intention n'était pas et continue de ne pas être de restreindre les autres modes de transport, pas plus que de les subventionner. Plus encore lorsque la subvention maintenant prévue doit être tirée des revenus fiscaux du gouvernement du Canada, il ne devrait y exister aucun doute quant à la nature du système de transport intégré que le gouvernement veut subventionner. Par conséquent, la SPV recommande:

- (i) que l'on ajoute au paragraphe 2(1) du Bill C-155 la définition suivante:

«'Exportation' signifie l'expédition réelle par mer à une destination à l'étranger, sans transbordement dans un port nord-américain étranger;»

ou bien

- (ii) que l'on modifie, au paragraphe 2(1) du Bill C-155 la définition de «mouvements du grain» en ajoutant à l'alinéa (b) le libellé suivant après le mot «exportation»:

«par voie de mer d'une installation portuaire canadienne, sans transbordement par un port nord-américain étranger,».

4.4 Grain de classe spéciale

En vertu de la Loi sur le Nid-de-Corbeau et de l'ordonnance générale n° 448, il y a eu par le passé certaines incertitudes quant à savoir si le grain de classe spéciale était compris dans la définition de «grain» donnée par cette loi et l'ordonnance. La définition de «grain» dans le Bill C-155 aboli cette incertitude. La SPV croit que le grain de classe spéciale devrait être compris dans le Bill C-155 et que l'exportation de ces produits par l'entremise du système de transport intégré des chemins de fer et des ports canadiens devrait bénéficier de la subvention envisagée par le projet de loi. Toutefois, la SPV ne croit pas qu'il soit convenable de subventionner l'expédition du grain de classe spéciale vers la côte ouest lorsque ces produits sont transbordés par terre vers des ports des États-Unis pour expédition à l'étranger. Selon la SPV, cet état de chose n'a jamais été dans l'esprit du Parlement lorsqu'il a établi le taux du Nid-de-Corbeau, il nuit au concept d'un système de transport intégré, peut avoir des effets désastreux sur les installations d'expédition par conteneurs de la côte ouest du Canada, compromet les investissements actuels faits par le gouvernement du Canada dans les installations portuaires pour conteneurs et entoure d'incertitude tout investissement futur puis, finalement, accorde au grain de classe spéciale l'avantage d'une subvention dans les circonstances dont ne peuvent se prévaloir les expéditeurs de marchandises en vrac.

Ce point de vue correspond à celui adopté par les chemins de fer en vertu de la Loi sur le Nid-de-Corbeau et de l'ordonnance générale n° 448 en vertu desquels le fardeau de la subvention leur incombaît. Alors que le fardeau de la subvention passera maintenant aux revenus fiscaux fédéraux du

gouvernement du Canada, il est encore plus justifié que cette subvention ne serve pas des intérêts contraires au système de transport intégré canadien et aux ports canadiens qui ont beaucoup investi dans le trafic de conteneurs.

La SPV n'appuie pas ou ne recommande pas l'empêchement au commerce étranger et ne cherche pas à obtenir que tous les produits de ce genre soient exportés par mer uniquement à partir d'installations portuaires canadiennes. Toutefois, la SPV croit que les fonds du fédéral ne devraient pas servir à subventionner des mouvements qui sont contraires aux intérêts du système de transport intégré du pays et croit que lorsque l'expéditeur préfère passer par un port des États-Unis, la subvention du fédéral ne devrait pas s'appliquer.

Étant donné l'interprétation actuelle de l'expression «exportation» découlant de la décision Prairie Malt, le système de subvention serait neutre à l'égard du grain de classe spéciale mais le résultat net en serait la subvention de cargaisons au détriment de l'intérêt des ports canadiens. Il s'agit de la pire solution possible. Si la neutralité est l'objectif premier, on peut l'obtenir en enlevant complètement le grain de classe spéciale de la liste des bénéficiaires de la subvention en vertu du Bill C-155 et modifier la définition de «grain» en conséquence. Bien que cela serve les intérêts de la SPV, nous ne demandons pas d'avoir recours à une telle mesure extrême qui serait nécessairement au détriment des expéditeurs de grain de classe spéciale. La meilleure solution pour concilier les intérêts du système de transport intégré et des expéditeurs quant au grain de classe spéciale est d'accorder l'entièvre subvention lorsque l'expéditeur a recours au système de transport intégré et exporte

ses marchandises par mer à partir d'un port canadien, mais, dans les autres cas, de laisser l'expédition des marchandises se faire au taux du marché, sans subvention, tant pour la portion par chemin de fer que pour la portion par mer.

4.5 Recommandations au sujet du grain de classe spéciale

Par conséquent, la SPV recommande:

- (i) que l'on modifie le Bill C-155 pour comprendre une définition du terme «exportation», comme nous l'avons exposé au paragraphe 4.2 ci-dessus, et que cette définition s'applique à tout le «grain», qu'il soit expédié en vrac ou autrement; ou
- (ii) si, pour d'autres motifs, il faut faire la distinction entre le grain de classe spéciale et l'autre grain:
 - (a) que l'on modifie la définition ci-dessus de l'expression «exportation» comme se restreignant au grain de classe spéciale et que cette définition se lise en partie comme suit:

«'Exportation' signifie, dans le cas du grain de classe spéciale,...»; et
 - (b) que l'on ajoute une définition supplémentaire du grain de classe

spéciale au paragraphe 2(1) du Bill C-155, définition qui se lirait comme suit:

«'grain de classe spéciale' signifie le malt d'orge, les pois, le seigle, le lin, les fèves, le millet et tout produit très semblable à ceux-ci;».

5. REMARQUES DIVERSES

5.1 Protectionnisme

La SPV, peut-être davantage que plusieurs organisations au Canada, est vivement intéressée à la promotion du commerce étranger. En règle générale, elle s'oppose aux mesures protectionnistes qui ont pour effet à long terme de diminuer le commerce et d'en fausser les avantages. De l'avis de la SPV, l'esprit du Bill C-155 est, de fait, de promouvoir le commerce étranger en encourageant le développement continu du système de transport intégré et, plus particulièrement, la rentabilité de l'exportation du grain. Toutefois, il est important de ne pas oublier quelle est la nature intégrée du système de transport par chemin de fer et par les ports canadiens et d'assurer leur vitalité sur une base globale.

À cette fin, il y a lieu de rappeler brièvement au Comité les lois des États-Unis à l'égard de la navigation pour bien cerner la vue globale qu'ils ont de leurs intérêts. Le commerce côtier américain a, depuis de nombreuses générations, été réservé aux navires des États-Unis. La deuxième loi adoptée en vertu de la Constitution américaine en 1789 visait une imposition discriminatoire sur les navires étrangers les empêchant d'atteindre la rentabilité d'exploitation aux États-Unis (1 Stat. 27). En 1817, le commerce côtier fut carrément interdit aux navires étrangers - cette disposition existe toujours aujourd'hui. (Gilmore and Black, Law of Admiralty, 1976, page 963.) Plus récemment, les articles 883 et subséquents de la Constitution (ci-après appelés

la «loi Jones») élargissaient les interdictions susmentionnées. En gros, cet article interdit le transport de marchandises entre différents points des États-Unis dans des navires qui ne sont pas construits et enregistrés aux États-Unis.

En plus des dispositions précédentes, la SPV a récemment appris que le Congrès des États-Unis étudiait présentement la possibilité d'adopter d'autres mesures pour protéger leurs ports et leur industrie de navigation. L'une des modifications proposées est d'abolir la troisième disposition d'exemption de la loi Jones, disposition qui permet aux marchandises destinées à l'expédition côtière d'être expédiées par voie des chemins de fer canadiens et des ports canadiens lorsque certaines exigences techniques sont respectées. À l'origine, cette disposition devait permettre le transport des marchandises par les Grands Lacs entre les états du mid-ouest américain et la Nouvelle-Angleterre mais on y a ajouté les expéditions à l'état d'Alaska lorsque ce dernier s'est joint à l'Union. Cette disposition avait été adoptée parce qu'il n'existant aucune solution américaine satisfaisante et parce qu'elle permettait aux expéditeurs des États-Unis de profiter du moyen de transport le plus économique. Toutefois, étant donné l'augmentation prévue des expéditions vers l'Alaska, les intérêts portuaires du secteur Puget Sound de l'état de Washington avaient prévues le passage par le port de Vancouver tant que la troisième disposition existerait. Bien que l'abolition ne soit pas encore en vigueur, la SPV a été informée qu'un projet de loi visant à l'abolir, au moins à cette fin, avait été rédigé et adopté par la Chambre des représentants des États-Unis et était actuellement à l'étude au Sénat.

La SPV est d'avis que la protection des intérêts portuaires proposée dans le présent mémoire a beaucoup moins d'envergure et est beaucoup moins protectionniste que le projet de loi des États-Unis qui viendrait s'ajouter à une législation déjà excessivement protectionniste. Il est très clair que les ports des États-Unis tentent de protéger leur existence et il est essentiel que les ports canadiens fassent de même.

5.2 Subventions par rapport aux restrictions commerciales

Il est important de reconnaître que le Bill C-155 ne se propose pas d'entraver le commerce avec l'étranger en soi en ce sens qu'il ne propose ni barrières tarifaires ni barrières non tarifaires. De fait, ce qu'il vise dans l'ensemble est de promouvoir le commerce avec l'étranger en facilitant et en encourageant l'exportation de produits importants. Son mécanisme est une subvention au mouvement des marchandises vers l'extérieur du pays et, à ce titre, n'est pas offerte aux personnes avec lesquels nous faisons du commerce. En outre, cette subvention ne pénalise pas les personnes cherchant à importer des marchandises au Canada et n'accorde aucun avantage indû à d'autres concurrents sur le marché étranger du grain, avantage susceptible d'inquiéter les intérêts canadiens.

Si on la compare au système de subvention des fermes de la Communauté économique européenne et au système américain de paiements aux fermiers pour ne pas cultiver certains produits, cette subvention a un effet beaucoup moins immédiat sur le commerce étranger dans les produits touchés. Elle ne touche pas les produits mêmes, mais simplement l'une des composantes de leur transport, dont le coût, à son tour, n'est qu'un simple élément composant du coût d'exportation global.

5.3 Article 3 de la Loi nationale sur les transports

L'article 3 de la Loi nationale sur les transports stipule certaines exigences qui doivent être observées dans l'administration d'un système de transport canadien. L'une de ces exigences, selon l'alinéa 3(d)(ii), veut que les prix exigés pour l'acheminement des marchandises ne constituent pas «un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable au développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;». L'esprit du Bill C-155 et les modifications précises suggérées par la SPV dans le présent mémoire visent à encourager plutôt qu'à nuire au mouvement des marchandises par les ports canadiens, à encourager le développement de l'industrie secondaire au Canada dans la mesure où cette dernière peut bénéficier de la subvention et n'est pas un obstacle «excessif» à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada. Par conséquent, la SPV est d'avis que le Bill, avec les modifications suggérées, correspond à l'esprit des objectifs de la Loi nationale sur les transports.

5.4 Intervention dans l'appel du décret du CCT

La SPV a été informée par les chemins de fer nationaux («CN») que ces derniers avaient reçu permission de la cour fédérale d'interjeter appel de la décision Prairie Malt. La SPV, avec l'appui du CN, a décidé d'agir à titre d'intervenante dans l'appel afin d'appuyer l'appel du CN et de demander que

le taux du Nid-de-Corbeau ne s'applique pas au grain de classe spéciale transbordé par Vancouver **ou** d'autres villes canadiennes afin d'être transporté par mer à partir de ports étrangers.

La SPV et le CN reconnaissent que le Bill C-155 sera encore à l'étude à ce moment, mais que, d'ici à ce que la loi entre en vigueur, il est important de préciser leurs droits et obligations respectifs en vertu du cadre législatif existant. L'appel sera axé sur l'interprétation de l'ordonnance générale n° 448 et la SPV est heureuse de constater que le Bill C-155 s'appliquera, nonobstant ce que dit cette ordonnance générale. Toutefois, si le Bill C-155 est adopté, il est excessivement important que l'on y apporte les modifications proposées dans le présent mémoire sinon les problèmes soulevés par la décision Prairie Malt seront simplement perpétués par le Bill puisque son libellé est essentiellement le même que celui en vertu duquel on interjette appel de la décision Prairie Malt.

La Société des ports du Canada est au courant de la décision Prairie Malt et a accordé son appui à la SPV à cet égard et croit que la SPV doit à la fois interjeter appel de la décision et faire une soumission au Comité permanent des transports. La Société des ports du Canada continuera à donner son appui entier à la SPV à cet égard, le cas échéant.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS PAR LA SOCIÉTÉ DU PORT DE VANCOUVER ce 12^e jour
du mois d'août 1983.

SOCIÉTÉ DU PORT DE VANCOUVER

par: _____

M. L. Robson
Président

par: _____

B. A. Ekstrom
Directeur général par interim

ANNEXE A

ÉTAT COMPARATIF DES EXPÉDITIONS DE MARCHANDISES
PENDANT CINQ ANS

ANNEXE A

PRINCIPALES MARCHANDISES ACHEMINÉES PAR LE PORT
ETAT COMPARATIF DE CINQ ANS, EN TONNES MÉTRIQUES

	1978	1979	1980	1981	1982
(en milliers de tonnes)					
EXPORTATIONS					
Grain	7 784	7 578	7 960	9 093	10 023
Charbon et coke	14 426	13 833	15 002	15 622	15 702
Soufre	3 967	4 096	5 112	5 515	4 972
Bois de charpente	1 874	2 401	2 467	1 984	2 027
Pâte à papier	876	758	815	756	796
Potasse	2 744	3 175	3 448	2 955	2 558
Mineraï de cuivre	770	674	653	718	729
Fourrage et provende	536	640	460	499	523
Gaz propane	152	211	237	226	252
IMPORTATIONS					
Sucre non raffiné	106	102	126	80	120
Pierre de phosphate	756	952	952	835	725
Sel commun	417	348	401	327	352
Fer, acier, métaux	139	165	110	171	90

ANNEXE A - suite

CONTENEURS (EVP)

	1978	1979	1980 (en milliers de tonnes)	1981	1982
QUANTITE					
March. étrangères					
vers l'intérieur	45 887	47 428	55 313	60 991	50 420
vers l'extérieur	55 672	53 697	58 704	61 210	52 828
March. domestiques					
vers l'intérieur	5 063	3 627	5 433	5 363	5 365
vers l'extérieur	8 394	5 847	5 699	5 133	5 397
Total du port	<u>115 016</u>	<u>110 599</u>	<u>125 146</u>	<u>132 697</u>	<u>114 010</u>
TONNAGE					
March. étrangères					
vers l'intérieur	331 591	316 183	353 359	411 118	343 815
vers l'extérieur	585 410	571 077	637 359	626 952	547 596
March. domestiques					
vers l'intérieur	91 391	25 714	47 947	54 068	70 660
vers l'extérieur	70 506	62 577	56 126	47 130	43 023
Total du port	<u>1 078 898</u>	<u>975 551</u>	<u>1 094 791</u>	<u>1 139 268</u>	<u>1 005 094</u>

ANNEXE B

EXPÉDITIONS DE GRAIN DE CLASSE SPÉCIALE - 1982

B-1 BRUT (Y COMPRIS EN CONTENEURS)

B-2 EN CONTENEURS SEULEMENT

ANNEXE B-1PORT DE VANCOUVER

TONNES EXPORTÉES EN 1982

Grain

Blé	5 894 716	
Orge	2 684 752	
Colza (Canada)	1 130 114	
		9 709 582

Grain de classe spéciale

Seigle	115 676	
Lin	136 675	
Avoine	3 849	
Moutarde	14 213	
Fèves germées	1 166	
Malt	121 096	
Céréales - moulues	246	
Céréales - non moulues	7 204	
Fèves de faba et pois	3 726	
Semence, trèfle, herbe, etc.	5 362	
		449 213
		10 158 795

ANNEXE B-2PORT DE VANCOUVER

TONNES DE GRAIN DE CLASSE SPÉCIALE EN CONTENEUR - 1982

Moutarde	5 428
Fèves germées	1 166
Avoine	3 849
Orge	772
Lin	322
Colza	161
Blé	82
Céréales - moulues (y compris malt)	115 922
Céréales - non moulues	<u>30 149</u>
	157 851
	<u>=====</u>

ANNEXE C

RÉSUMÉ DE DIX ANS - TONNAGE DES CARGAISONS ET NAVIRES ÉTRANGERS

ANNÉE	QUANTITÉ NAVIRES	TONNAGE BRUT ENREGISTRÉ		IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	TOTAL - CARGAISONS ÉTRANGÈRES		
		CARGAISON - TONNAGE MÉTRIQUE						
---(en milliers de tonnes)---								
1973	2 222	31 640	2 289	27 164	29 453			
1974	2 022	31 393	2 234	27 583	29 817			
1975	1 907	30 721	1 792	25 122	26 914			
1976	1 931	31 790	1 753	25 573	27 326			
1977	2 185	36 416	1 917	30 538	32 455			
1978	2 370	40 629	2 014	33 861	35 875			
1979	2 291	41 009	2 134	33 861	35 995			
1980	2 452	47 046	2 103	38 368	40 471			
1981	2 551	46 615	1 997	39 500	41 497			
1982*	2 645	46 555	2 045	40 327	42 372			

*Comprend le mouvement côtier étranger

ANNEXE C

RÉSUMÉ DE DIX ANS - TONNAGE DES CARGAISONS ET NAVIRES CÔTIERS

ANNÉE	QUANTITÉ	TONNAGE BRUT		CARGAISON EN TONNES NÉTRIQUES		TOTAL	TOTAL DU TONNAGE ACHEMINÉ PAR LE PORT
		ENREGISTRÉ		IMPORTATIONS	EXPORTATIONS		
-----(en milliers de tonnes)----							
1973	20 960	39 211		4 238	4 493	8 731	38 184
1974	20 800	47 507		4 176	4 020	8 196	38 013
1975	19 318	49 597		3 654	4 320	7 974	34 888
1976	20 369	49 248		4 428	5 325	9 753	37 079
1977	20 561	51 305		4 793	5 489	10 282	42 737
1978	19 562	52 760		3 548	5 385	8 933	44 808
1979	16 792	50 872		3 426	5 562	8 988	44 982
1980	16 730	48 946		3 375	5 358	8 733	49 204
1981	14 528	44 816		3 141	4 857	7 998	49 495
1982*	13 145	40 532		2 551	4 157	6 708	49 080

*Exclut le mouvement côtier étranger

APPENDICE "TRPT-119"

CHAMBER OF SHIPPING
OF BRITISH COLUMBIAIntroduction

La Chamber of Shipping of British Columbia (La Chamber) a été établie à Vancouver en 1923 et compte quarante-cinq compagnies canadiennes membres enregistrés qui représentent les intérêts de navigation internationale desservant les ports de la Colombie-Britannique.

Cette représentation internationale inclut une multitude de propriétaires, et d'entreprises du monde entier qui, en plus de fournir le transport maritime de notre chargement en vrac, offrent à l'Ouest canadien un important service régulier de trente-cinq paquebots en provenance et à destination des marchés internationaux.

Projet de loi C-155 - Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Les membres de la Chamber appuient le principe et l'esprit général du Projet de loi C-155. La nécessité d'un réseau de transport intégré viable pour le mouvement des exportations canadiennes vers les marchés étrangers est reconnue depuis longtemps. La Chamber et les intérêts de l'industrie de la navigation qu'elle représente se préoccupent de ce que l'amélioration et la réhabilitation de la capacité du réseau ferroviaire de l'Ouest est un élément clé pour stimuler la croissance de l'économie de l'Ouest canadien.

Le Gouvernement fédéral et l'industrie privée ont injecté et continueront d'injecter des millions de dollars pour offrir des installations portuaires de première qualité en Colombie-Britannique. Il est essentiel que la circulation du trafic de ces ports continue sans crainte de congestion ou d'interruption.

Cela ne peut être réalisé qu'en abandonnant le Nid-de-Corbeau et en le remplaçant par une législation qui tienne compte des réalités quotidiennes et du changement continual de la technologie et des marchés internationaux de l'avenir.

La Chamber n'a pas de mandat pour discuter des mérites des options ou des problèmes touchant la répartition de la subvention fédérale pour le mouvement du grain vers les ports. Elle reconnaît cependant la nécessité d'une formule équitable qui augmentera la capacité ferroviaire et, par conséquent, encouragera la croissance du volume des exportations non seulement du grain, mais aussi d'autres produits tels le charbon, le bois, le soufre, la potasse, etc.

Préoccupations particulières

La nécessité d'encourager et de compléter l'offre d'un service direct de navigation pour le Port de Vancouver est particulièrement importante pour les compagnies de navigation membres de la Chamber. Il est bien connu qu'une part importante du fret conteneurisé de l'Ouest canadien arrive au Canada par l'autoroute ou par voie ferrée, en provenance du Port de Seattle. Cette déviation est due en partie aux pratiques industrielles sans planification des quais de Vancouver que nous espérons voir changer dans un avenir rapproché. Nous reconnaissons cependant que Seattle est un port à conteneurs desservant le nord-ouest du Pacifique et que le volume des conteneurs par vaisseau et pénétré à des destinations canadiennes est relativement faible par rapport au marché américain, ce qui, par conséquent, fait obstacle à l'offre d'un service maritime direct vers Vancouver.

Dans les dernières années, l'innovation de l'exportation des grains spéciaux

par conteneurs a connue une croissance spectaculaire. Cette pratique incite depuis les compagnies de navigation à faire escale au Port de Vancouver, non seulement pour décharger le fret destiné au Canada, mais pour embarquer aussi au retour une cargaison attrayante de grains spéciaux conteneurisés, la plus grande partie destinée à la côte du Pacifique.

Ce commerce est maintenant compromis par une décision de la Commission canadienne du transport du 3 février 1983 et par une application de la Prairie Malt (Canada) Limited de la Saskatchewan rejetant une surcharge pour le transport ferroviaire exigée par le CN et le CP sur les grains pour l'exportation expédiés à Vancouver par chemin de fer, conteneurisés sur les quais et qui sont ensuite expédiés par voie de terre vers le Port de Seattle afin d'être exportés. Cette décision est fondée sur la définition du mot "exportation" et c'est ce défaut de définition du Projet de loi C-155 qui est la cause de ce problème.

A notre connaissance, le Projet de loi C-155 ne clarifie pas la situation et la Chamber croit que cela doit être corrigé. Il est inconcevable que le Gouvernement fédéral, au nom des contribuables et des citoyens canadiens, ait eu l'intention de subventionner le mouvement du grain outre-mer en le détournant vers un port étranger alors que des services compétitifs sont offerts par une installation maritime canadienne. Toutefois, si nous permettons que cette cargaison "d'incitation", comme nous l'appelons, soit détournée des ports de l'Ouest canadien, les compagnies de navigation seront à sec et à notre tour, dans l'Ouest canadien, nous deviendrons totalement dépendants d'un port étranger pour l'importation et l'exportation des produits conteneurisés.

Recommandations

La Chamber recommande que la Loi prévoie des mesures pour limiter le bénéfice des tarifs subventionnés aux grains qui sont exportés directement outre-mer par voie d'une installation maritime canadienne.

Des services d'expédition compétitifs sont essentiels à une économie saine et en utilisant au mieux l'argent des contribuables, dans le cas présent, en encourageant les compagnies de navigation à continuer d'offrir un service maritime direct aux ports canadiens, des emplois et des services supplémentaires seront créés et maintenus au sein même de l'économie canadienne.

Présenté au nom de la
Chamber of Shipping of British Columbia

Richard C. Stevens
Directeur exécutif

APPENDICE "TRPT-120"

North Pacific
Shipping Company Limited

Référence : DBM/cw

Le 3 août 1983

Comité permanent du transport

Ottawa, Ontario

À l'attention de : M. Maurice Dionne, député

Président

Messieurs,

La North Pacific Shipping Company Ltd. a été fondée en 1935 et est engagée depuis dans la gestion d'une agence de lignes de paquebot en Colombie-Britannique. Depuis 1951, nous représentons la Yamashita-Shinnihon Steamship Co. Ltd. de Tokyo, Japon, pour leur service de paquebots et de transport en vrac au Canada. Depuis l'introduction des navires à conteneurs au début des années 1970, la Compagnie Y:S. a fourni un service de conteneurs en provenance de plusieurs pays de l'Extrême-Orient à destination du Canada par un service direct vers Vancouver, à raison de six navires par mois - un tous les cinq jours. La Compagnie Y:S. est membre du Japan Six Lines Consortium (J6L) qui peut fournir, par escale directe ou par transbordement, un service au Japon, à la Corée, à Hong Kong, à Taiwan, à la Malaisie, à Singapour, à Manille, à la Thaïlande et à l'Australie.

La Compagnie Y:S. offre plusieurs types de conteneurs à ses clients du Canada afin de satisfaire les besoins différents des divers produits reçus et expédiés, c'est-à-dire que nous offrons des conteneurs de 20 et 40 pieds divisés en sous-conteneurs, des conteneurs ouverts, des conteneurs à vrac et des conteneurs secs. Le J6L dispose d'un espace d'environ 7 300 unités mensuellement pour l'expédition de Vancouver et une part importante de

l'espace alloué à l'exportation sert à transporter le malt en vrac conteneurisé de Vancouver au Japon. A mon avis, ce malt en vrac est la principale raison de l'escale du J6L à Vancouver et si cette cargaison était compromise de quelque façon, le J6L étudierait sérieusement la possibilité d'éliminer Vancouver comme port d'escale. Le J6L étudie la compétition faite par les autres compagnies qui passent par Seattle et ces compagnies peuvent et ont décidé de desservir le Canada par cette voie, ce qui fait que les Japonnais pourraient également desservir le Canada de la même façon.

Des compagnies conférence et non conférence font escale au Port de Vancouver et offrent un service compétitif qui satisfait aux besoins des expéditeurs et des consignataires canadiens.

Vancouver dispose en ce moment de deux installations de conteneurs ayant trois grues à conteneurs et est à ajouter deux nouvelles grues à conteneurs. Avec ces nouvelles grues et l'expansion prévue de ces terminaux, je crois que Vancouver pourra faire face au commerce canadien prévu pour les prochaines 3 ou 4 années, et il est essentiel que l'entreprise de conteneurs soit intégrée aux clauses du nouveau barème des taux pour le grain statutaire en exigeant que le mouvement des produits spécialisés du grain se fasse via les ports de mer canadiens. Si les contribuables canadiens subventionnent la construction et l'entretien de nos terminaux à conteneurs et qu'on leur demande en plus de contribuer largement à la révision de la nouvelle législation, nous croyons que si une subvention, sous quelque forme que ce soit, est offerte au transport du fret, il devrait alors être expédié via un port de mer canadien. Le Port de Vancouver doit déjà compter avec la compétition serrée que lui

fait le Port de Seattle, et les agents, les débardeurs, les compagnies de navigation, les manutentionnaires et la main-d'œuvre du Port de Vancouver font ce qu'ils peuvent pour faire face à cette compétition, mais il va sans dire que nous avons besoin de la coopération de toutes les parties en cause pour réaliser nos objectifs.

Les répercussions de toute déviation de tout fret canadien subventionné pour contourner Vancouver ne seraient pas seulement ressenties par le Port de Vancouver, mais également par les milliers de personnes impliqués dans les industries qui y sont reliées dans l'Ouest du Canada. J'espère que l'on tiendra compte de nos préoccupations au sujet du Port de Vancouver dans toute modification de la législation proposée.

Je vous remercie de l'occasion que vous m'avez offerte de présenter nos opinions.

Sincèrement vôtre,
North Pacific Shipping Company Ltd.

D.B. McLennan, Gérant
Service des paquebots

APPENDICE "TRPT-121"

Westward Shipping Ltd.

Vancouver, le 5 août 1983

Chambre des communes

Comité permanent du transport

Ottawa, Ontario

À l'attention de : M. Maurice Dionne, député

Président

Projet de loi C-155

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Messieurs,

Ce mémoire est présenté au sujet du Projet de loi C-155 tel qu'approuvé le 10 mai 1983, en première lecture par la Chambre des communes du Canada et référé ultérieurement au Comité permanent du transport pour revue et soumissions de recommandations à la Chambre. Nous tenons à remercier le Comité de l'étude qu'il fera des remarques de la Westward Shipping Ltd. contenues dans le présent document.

La Westward Shipping Ltd. a été établie en Colombie-Britannique en 1935 et est impliquée depuis dans tous les aspects de l'industrie du transport maritime de cette province. De notre administration centrale à Vancouver et par le biais de nos succursales de Toronto et de Montréal, nous offrons une service national aux expéditeurs, aux consignataires, aux propriétaires de navires et aux agents d'affrètement. Westward Shipping est une compagnie entièrement canadienne par ses actifs, sa gestion et ses opérations.

Par le biais des associations actives de notre industrie, la British Columbia

Maritime Employers Association et la Chamber of Shipping of British Columbia, nous sommes restés en liaison directe avec l'Honorable Jean-Luc Pépin, Ministre du Transport, et M. John Magee, Président, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports, sur les modifications nécessaires du Projet de loi C-155 et l'annulation de la Décision WDR 1983-01 du 3 février 1983, qui a trait au mouvement du malt canadien subventionné en vertu du Nid-de-Corbeau via des ports non canadiens.

La Westward Shipping appuie les principaux objectifs du Projet de loi C-155, mais désire que les modifications suivantes soient intégrées aux recommandations que le Comité présentera à la Chambre :

1. La définition d'une exportation de grain admissible comme étant "une expédition de bonne foi par voie de mer vers une destination à l'étranger sans itinéraire ou transbordement intermédiaires via un port nord américain étranger".
2. La définition d'un mouvement comme étant "par voie maritime d'un port canadien sans transbordement".
3. Que la définition des grains admissibles inclut tous les grains et graines spécialisés (ex. : malt, sarrasin, colza, avoine, graines de lin, etc.) et tous les produits secondaires de transformation (ex. : graines de tournesol, boulettes de luzerne, farine de canola, huile végétale, etc.).
4. L'actualisation du principe qui veut que les transporteurs par voie de terre puissent exiger des tarifs, ou au moins recevoir des revenus, qui soient compensatoires pour tout le fret transporté de sorte qu'un réseau de transport efficace puisse être mis en place.
5. La reconnaissance de l'efficacité de l'agriculteur ou du producteur

à titre de petite entreprise commerciale singulièrement efficace.

Que tout paiement d'une subvention devrait être versé à l'agriculteur, puisque le Parlement exprime le désir de contrer les subventions internationales étrangères qui appuient la compétition contre ses propres produits d'exportation. Le paiement direct à l'agriculteur incitera à trouver et à utiliser le système de transport le plus efficace.

Les divers groupes d'intérêts ont beaucoup écrit et dit. Westward représente les expéditeurs et les propriétaires de navires impliqués dans le grain en vrac, le charbon, les produits forestiers et les conteneurs. Tous ces groupes ont en commun le besoin d'un service de transport et de manutention efficace et rentable. Nous serions choqués si l'argent des contribuables était utilisé pour le Projet de loi C-155 et l'exportation d'emplois canadiens qui s'ensuivrait si la définition des termes exportation et mouvement n'était pas corrigée adéquatement. L'emploi sur les quais dépend de l'escale faite dans les ports canadiens par les compagnies de conteneurs et de la disponibilité du malt, des grains et des graines canadiens qui constituent le fret de base. Du moment qu'un produit est subventionné d'une façon ou d'une autre, la manutention et le transport qui y sont associés devraient alors profiter aux compagnies canadiennes, aux travailleurs canadiens et devrait être exporté via des ports canadiens.

Sincèrement vôtre,

Westward Shipping Ltd.

Richard N. Landahl,

Vice-président

APPENDICE «TRPT-122»

KINGSLEY NAVIGATION LTD.

Le 8 août 1983

Comité permanent du transport
Chambre des communes
Ottawa, Ontario

A L'attention de: M. Maurice Dionne, député
président

Monsieur Dionne,

Présentation faite par Kingsley Navigation Ltd. sur le Projet de loi C-155

Au nom de la Kingsley Navigation Ltd. de Vancouver, de la Showa Line Ltd. de Tokyo, Japon, et d'autres propriétaires de navires qui desservent le Port de Vancouver, j'aimerais donner une opinion sur les modifications à l'entente historique de la Passe du Nid-de-Corbeau qui sont actuellement à l'étude au Parlement.

Kingsley Navigation Ltd. a été fondée en 1918 au moment où des propriétaires de navires à vapeur se lançait dans le service de la côte Pacifique du Canada et des U.S.A. Nous sommes maintenant totalement impliqués dans la gestion d'une agence de navigation en Colombie-Britannique et dans nos succursales de Toronto et de Montréal. Nous représentons un certain nombre de propriétaires de paquebots transporteurs de cargaisons en vrac de charbon, de grain, de potasse, de soufre, etc., de même que la Showa Lines Ltd. de Tokyo qui est membre du Japan Six Container Ship Consortium.

Le Consortium offre un service de conteneur direct ou par transbordement en provenance et à destination de ports au Japon, en Corée, à Hong Kong, à Taiwan, en Malaisie, à Singapour, aux Philippines, en Thaïlande, en Australie et dans le golfe Persique vers Vancouver, un navire faisant escale tous les cinq jours pour un total de six par mois. Une gamme de conteneurs du type 20 et 40 pieds est disponible pour transporter les divers genres de cargaisons en provenance et à destination du Port de Vancouver, dont un grand nombre est du type Standard de 20 pieds pour vrac sec qui convient particulièrement au transport des grains spécialisés.

Il y a environ 7300 conteneurs de vingt pieds disponibles chaque mois répartis entre les cargaisons de départ des ports de Vancouver, de Seattle et de Portland sur le Japan Six Lines Consortium la part de Vancouver étant

d'environ 2 433 conteneurs par mois ou de 29 196 conteneurs par année. Une partie importante de ces conteneurs est mobilisée par les expéditions de malt en vrac des Prairies au Japon. Ce fret s'élevait, en tonnes, à environ 115 922 tonnes en 1982 qui ont occupé environ 7 728 conteneurs de vingt pied ou environ 26,5 % du total de l'espace disponible en conteneurs dans le service de Vancouver du Japan Six Lines Consortium. Le malt est complémenté par d'autres grains comme l'avoine, la moutarde, le trèfle, l'herbe, etc. qui s'élèvent à environ 41 929 tonnes nécessitant 2 795 conteneurs supplémentaires de vingt pieds soit 9,5% du total de l'espace disponible. L'ensemble de ces cargaisons de grain s'élèvent à environ 157 851 tonnes qui nécessitent environ 10 523 conteneurs de vingt pieds, soit 36 % de l'espace disponible pendant 1'année.

Le malt en vrac et les autres cargaisons complémentaires sont un facteur important de la décision prise par le Consortium de faire escale à Vancouver. D'autres transporteurs importants du même service qui ne participent pas au transport de cette cargaison de grain s'en tiennent aux ports d'escale des Etats-Unis comme Seattle et Washington et transportent leur fret en provenance et à destination de Vancouver par voie routière ou de chemin de fer. Ils ont décidé qu'il est plus économique pour eux d'éliminer l'escale à Vancouver. Si on permettait aux transporteurs qui ne font pas escale dans les ports canadiens de transporter le malt en vrac et les autres grains spéciaux, cela compromettrait sérieusement l'escale à Vancouver du Japan Six Lines Consortium qui serait forcé d'éliminer l'escale de Vancouver par la perte d'environ 36% de sa cargaison de base et par le coût inférieur de la compétition.

Il y a des compagnies de navigation compétitives, conférence et non conférence, qui desservent le Port de Vancouver pour les expéditeurs qui désirent utiliser d'autres transporteurs que le Consortium.

Si, par la suppression des clauses nécessaires de la nouvelle Entente sur le transport du grain, on permettait que le fret de grain canadien soit expédié des Prairies vers les ports de la côte américaine, par camion ou chemin de fer, cela annulerait l'arrangement actuel et la nécessité d'une escale à Vancouver pour charger les navires à conteneurs. La perte de ce trafic et de ces cargaisons serait un coup terrible pour l'industrie de la manutention des conteneurs et des industries qui y sont reliées au Port de Vancouver et entraînerait la perte de plusieurs emplois pour les personnes de la région de Vancouver qui, par le biais de l'impôt, ont contribué à construire les terminaux, les voies de chemin de fer et les autres installations prévues pour la manutention de ce fret.

Après un départ lent pour ce qui est des installations importantes de conteneurs, le Port de Vancouver a pris de l'expansion après l'achèvement du Vanterm Container Terminal et connaît maintenant une nouvelle expansion grâce à l'addition de deux nouvelles grues à conteneurs. Ces installations qui appartiennent aux citoyens canadiens devraient être utilisées à plein pour la manutention des produits importés au Canada ou exportés. Si les cargaisons de grain sont subventionnées d'une façon ou d'une autre par les citoyens

canadiens, nous demandons que la nouvelle législation en tienne compte de façon à assurer que ces cargaisons sont expédiées par des ports canadiens.

Plusieurs autres industries dépendent des chemins de fer pour transporter des produits de l'intérieur des terres à la côte, en plus des cargaisons de grain expédiés vers les ports canadiens. Si le Canada veut participer à l'augmentation des ventes et de la quantité de produits destinés à l'étranger et veut que l'économie canadienne continue de croître, il faut trouver les moyens pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer puissent faire face à cette augmentation dans un avenir rapproché. Si on ne trouve pas ces moyens, les propriétaires de navires exigeront des tarifs plus élevés pour charger leurs navires dans les ports canadiens à cause de la longue attente qui en découlera, ce qui rendra nos produits moins compétitifs sur les marchés internationaux. Nous espérons que vous tiendrez compte de tous ces aspects de la situation que nous venons d'exposer et que vos recommandations aideront à résoudre ce problème de la façon la plus favorable à l'avenir du Canada.

Je vous remercie de l'occasion que vous nous avez offerte de présenter notre opinion.

Sincèrement vôtre,

Kingsley Navigation Ltd.

(Original signé par)

G.R. Sargent
Président

APPENDICE "TRPT-123"

MEMOIRE
PRESENTÉ AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
PAR
LA PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE
SUR
LE PROJET DE LOI C-155
LOI VISANT À FACILITER LE TRANSPORT,
L'EXPÉDITION ET LA MANUTENTION DU GRAIN DE L'OUEST

VANCOUVER

LE 12 AOÛT 1983

Le gouvernement et le peuple de la Colombie-Britannique souhaitent la bienvenue dans notre province au Comité permanent des transports et lui savent gré d'avoir ajouté Vancouver à son itinéraire.

Votre venue ici pour y tenir cette audience nous indique que vous reconnaissiez que le système de transport du grain de l'Ouest n'est pas seulement un système des prairies. Vous reconnaissiez que le transport du grain revêt de l'importance pour la Colombie-Britannique et que le projet de loi C-155 a d'importantes répercussions sur notre province et sur toute son industrie.

Vous allez entendre le témoignage de l'industrie de la Colombie-Britannique, du Conseil des industries forestières, de l'Association des exploitants miniers et du Conseil des employeurs. Vous allez recueillir les vues de l'industrie du transport: la Société du port de Vancouver, le Chemin de fer de la Colombie-Britannique et les compagnies d'expédition maritime; et vous entendrez également les vues d'autres citoyens intéressés: les maires de plusieurs de nos villes, les constructeurs de routes, la Chambre de commerce de Vancouver et d'autres personnes.

Ces exposés vous donneront un bon aperçu des sentiments qu'éprouvent les habitants de la province à l'égard de ce projet de loi. Vous verrez exprimé le besoin d'agir dès maintenant, d'adopter ce projet de loi afin que nous puissions nous attacher à relever les défis que pose la concurrence dans les marchés mondiaux.

Depuis plusieurs années, la province de la Colombie-Britannique maintient la même position sur la question du tarif marchandises légal applicable au grain d'exportation, et elle l'a fait connaître à maintes reprises et en divers endroits. Expri-mée en termes simples, cette position porte que les chemins de fer doivent recevoir un tarif compensatoire pour les mouvements du grain d'exportation et que, si des subventions sont nécessaires, elles doivent être versées directement aux agriculteurs.

La position de la Colombie-Britannique est demeurée la même tout au long de l'étude et de la discussion au pays des questions touchant le transport du grain. La décennie écoulée a été marquée par une série d'études. La commission Snavely (sur les coûts du transport ferroviaire du grain) a utilisé les données sur les coûts de l'année civile 1974 pour nous prouver que les chemins de fer ont effectivement perdu de l'argent à transporter le grain à l'exportation. Depuis lors, nous avons eu la commission Hall, le rapport Booz Allen, le comité d'action ferroviaire des prairies de même que des rapports, des mémoires, des documents de principes et des exposés des groupements agricoles, des gouvernements provinciaux et de nombreuses autres instances.

Nous ne pouvons plus nous payer le luxe de consacrer du temps à l'étude; le temps est venu d'agir.

Depuis février 1982, il est permis de croire que l'action ne tardera pas. L'honorable Jean-Luc Pepin a alors engagé le gouvernement du Canada envers une optique globale pour le règlement

des problèmes du transport ferroviaire dans l'Ouest canadien. Cette optique globale comprenait la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, l'engagement de continuer à verser la subvention du Nid-de-Corbeau, des garanties fermes de rendement et d'investissement de la part des chemins de fer et des consultations devant permettre aux parties intéressées de participer à l'élaboration des détails de la solution.

Ces consultations, pour lesquelles M. Clay Gilson a été le représentant fédéral, ont différé des études précédentes. Elles ont commencé avec l'engagement d'agir et ont permis aux producteurs de participer à l'élaboration du plan d'action. Le projet de loi que vous étudiez aujourd'hui est le résultat de ces consultations.

Tout au long des consultations Gilson, les producteurs de grain ont été solidement représentés. Depuis la présentation du rapport Gilson, les pools du blé ont continué de s'affirmer au sein des comités formés pour étudier cette proposition de loi, la formule de paiement et autres questions. La mesure législative dont vous faites l'étude a donc reçu un apport considérable de la part du producteur de grain.

Le projet de loi ne satisfera sans doute pas tous les agriculteurs des prairies. Aucune mesure destinée à modifier le statu quo ne satisfera jamais tout le monde. Mais les intérêts des producteurs de grain ont été protégés.

Le projet de loi diffère de la recommandation Gilson pour

ce qui est de la formule de paiement. Nous le reconnaissons tous, c'est parce que les pools du blé n'ont pas voulu accepter le versement au producteur, même de façon partagée. Les dernières modifications apportées par M. Pepin, qui mettent en place un "filet de sécurité" à l'intention du producteur de grain en limitant la part revenant à l'expéditeur des frais de transport à dix pour cent au maximum du prix de vente du grain, constituent un autre exemple de protection des intérêts des producteurs de grain. Cette disposition a été ajoutée au projet de loi en raison des pressions exercées par les agriculteurs en vue de faire reconnaître la "capacité de payer".

En Colombie-Britannique, nous sommes heureux que votre comité tienne ces audiences publiques qui permettront aux autres expéditeurs du système de transport de l'Ouest de vous faire connaître leurs vues. La Colombie-Britannique estime que le producteur de grain (représenté aux négociations par ses associations), les chemins de fer et le gouvernement fédéral ont négocié un compromis dont fait état le projet de loi. Comme dans tous les compromis, chaque partie a dû céder quelque chose et se trouve donc un peu déçue. Mais comme dans tous les compromis, chacun obtient une partie de ce qu'il veut:

- Le producteur de grain obtient l'engagement de maintenir un réseau ferroviaire de haute qualité pour amener son produit au marché. Bien qu'il doive payer plus cher ce transport, le tarif est plafonné, il y aura une période de rajustement et la majora-

tion du tarif sera partagée avec le contribuable canadien.

- Les compagnies de grain obtiennent le versement aux chemins de fer de l'apport entier des contribuables; elles obtiennent chacune un siège au Comité supérieur du transport du grain, ce qui leur assure la pleine participation à l'affectation des wagons, la consultation donnée par la Commission canadienne des transports sur l'établissement des coûts avec accès à certains renseignements confidentiels des chemins de fer, de même que l'occasion d'approuver les plans d'investissement des chemins de fer.
- Les producteurs et les compagnies obtiennent tous deux le maintien de l'engagement envers le programme de remise en état des embranchements des prairies de même que l'usage des wagons-trémies achetés par les contribuables canadiens.
- Les chemins de fer nationaux obtiennent l'indemnisation des frais que leur occasionne le transport du grain d'exportation. Ils obtiennent l'assurance que la Commission fera l'examen de leurs frais tous les quatre ans et veillera à ce que les recettes totales continuent de couvrir les frais.
- Le contribuable canadien obtient l'assurance que son apport au secteur du grain d'exportation ne croîtra pas sans fin. Il obtient des chemins de fer l'engagement d'investir en vue d'accroître la capacité afin d'assurer que le grain et les autres produits puissent être livrés de façon sûre aux points d'exportation.

- Tous ceux qu'intéresse le projet de loi obtiennent l'engagement que le ministre procédera à un examen complet de l'application de la loi pendant la campagne agricole 1985-86. Comme la Colombie-Britannique est en désaccord avec l'orientation que prend le projet de loi dans plusieurs secteurs, sur laquelle on revient plus loin, la province tire certain réconfort de cette promesse d'un examen.

Chacun de nous peut trouver quelque lacune dans le projet de loi, mais si nous nous attachons aux aspects positifs, nous devons conclure qu'ils offrent un attrait suffisant pour que le projet de loi soit adopté dès maintenant. Cette mesure est la première étape de la mise en valeur renouvelée du système de transport de l'Ouest et cette mise en valeur renouvelée doit commencer dès aujourd'hui.

A la conférence des premiers ministres tenue à Ottawa en février 1982, le premier ministre Bennett a demandé au gouvernement du Canada de prendre des mesures à l'égard du tarif du Nid-de-Corbeau de manière à donner aux chemins de fer du pays les moyens financiers d'investir en vue d'accroître la capacité ferroviaire, ce dont on allait bientôt avoir besoin. On se souciait alors de la possibilité de devoir "rationner" la capacité ferroviaire.

Le besoin de cette capacité accrue a été illustré par des estimations des envois vers l'ouest de grain, de charbon, de potasse et de soufre faits par les expéditeurs de ces produits. Ces estimations, compilées par le Conseil consultatif du transport de

l'Ouest (Western Transportation Advisory Council - WESTAC), ont été publiés dans son document d'information paru en octobre 1981. Il était prévu qu'en 1990, la demande atteindrait au total 88 millions de tonnes. En comparaison de 33 millions de tonnes transportées en 1980 et de 34,5 millions en 1982.

Le WESTAC a récemment fait parvenir à ses membres des prévisions établies en juillet 1983 visant les mouvements vers l'ouest des quatre mêmes produits. En 1990, la demande, prévoit-on, atteindra au total 76 millions de tonnes. La croissance est simplement retardée de deux ans.

Ces chiffres illustrent notre confiance soutenue dans notre aptitude à vendre nos produits sur les marchés mondiaux. Ils disent que nos industries de ressources, y compris l'industrie du grain, croient toujours que le Canada peut conserver sa part du marché et que les ventes peuvent augmenter. Cette confiance doit être appuyée et cet appui doit comprendre le maintien de l'aptitude du système de transport à livrer les produits aux points d'exportation à temps pour réaliser les ventes.

Le réseau ferroviaire ne fait pas état d'un grand excédent de capacité. Le CN consacre 105 millions de dollars cette année à l'amélioration de sa ligne à voie unique de Prince George à Prince Rupert pour répondre à la demande de trafic ferroviaire du charbon du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. C'est là la dépense d'une seule année sur un investissement de 600 millions de dollars en dix ans dans cette ligne septentrionale qui permettra au port de Prin-

ce Rupert d'atteindre les volumes dont il sera bientôt capable.

Le CN prévoit qu'il consacrera quelque 100 millions de dollars l'an prochain à sa ligne reliant Edmonton à Vancouver. Il y dépense 160 millions cette année. Mais on ne peut s'attendre à ce que des dépenses de cet ordre se maintiennent si les recettes des chemins de fer sont insuffisantes.

En février 1983, lorsque M. Pepin a annoncé, avec d'autres mesures, la présentation du projet de loi à la Chambre des communes, nous avons tous remarqué que le CP a posé, à son projet de tunnel de la Passe Rogers, deux conditions: si le projet de loi est adopté et si les conditions économiques sont positives, le CP lancera des appels d'offre pour cet énorme projet à l'automne de la présente année.

La Colombie-Britannique trouve significatif que M. Stinson du CP ait déclaré à votre comité à Ottawa que la compagnie a une confiance assez grande dans l'amélioration des conditions économiques pour être disposée à aller de l'avant dès que le projet de loi sera adopté.

Cette confiance doit recevoir des appuis.

Les chemins de fer nationaux investiront 16,5 milliards de dollars en vue d'assurer la capacité nécessaire pour répondre aux besoins de nos produits d'exportation. De cette somme, quelque 5,5 milliards de dollars seront affectés, en Colombie-Britannique,

à la construction de voies ferrées, de tunnels, de gares de triage et d'installations supplémentaires. Ces dollars créeront des emplois dans la construction pendant la durée des projets en Colombie-Britannique, mais la province songe davantage aux emplois permanents créés dans les industries servies par les chemins de fer. Les producteurs de grain, les bûcherons et forestiers, les mineurs, les camionneurs, les cheminots et tous les travailleurs connexes sont ceux dont nous voulons assurer l'avenir en veillant à ce que les produits qu'ils fabriquent et transportent atteignent les marchés mondiaux.

La Colombie-Britannique conclut que le projet de loi C-155 contient la promesse de mesures positives suffisantes et de garanties adéquates pour tous les participants au commerce du grain et qu'il assure la mise en valeur continue du superbe système ferroviaire de l'Ouest canadien; la province conclut que le projet de loi doit être adopté dès maintenant.

LES LOTS HOUILLERS DE LA PUISSANCE

L'article 62 du projet de loi C-155 porte:

- "Par dérogation à la Loi du Nid-de-Corbeau et à toute convention conclue sous son régime, Sa Majesté du chef du Canada peut posséder ou vendre les terres qu'elles a choisies, conformément à l'alinéa li.) de cette loi, ou prendre à leur égard toute autre disposition, selon les modalités et aux conditions qu'elle estime indiquées."

Cette disposition casse un obstacle législatif à l'exploitation de ces terres houillères. Le gouvernement du Canada soutient que ces terres lui ont été cédées en vertu de l'alinéa li.) de la Loi du Nid-de-Corbeau. Cet alinéa se lit comme suit:

(i.) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres,--les dites cinquante mille acres devant être choisies par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le Gouverneur en conseil; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le Gouverneur en conseil dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux piastres par tonne de deux mille livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines.

Et de la part de Sa Majesté, de payer la dite subvention par versements comme susdit.

Les terres houillères ont pris ici le nom de Lots houillers de la Puissance (Dominion Coal Blocks). Le Lot houiller du Nord est contigu à l'exploitation houillère Westar (B.C. Coal Limited), qui comprend 5 000 acres et contient peut-être 20 millions de tonnes de ressources houillères métallurgiques et thermiques. Le Lot du Sud, situé dans la vallée Flathead, comprend 45 000 acres et contient quelque 1,2 milliard de tonnes de ressources houillères métallurgiques et thermiques.

La province de la Colombie-Britannique a adopté en 1890 la Loi d'aide à certains chemins de fer qui prévoyait la cession de certaines terres à la Compagnie de chemin de fer Kootenay Lake (plus tard la Compagnie de chemin de fer du Sud de la Colombie-Britannique) en vue de la construction d'une voie ferrée traversant les montagnes Rocheuses. La province a maintenu qu'elle entendait que ces cessions de terres réservaient à la Couronne du chef de la province tous les minéraux, précieux et communs, aussi bien que le charbon.

L'Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par la Passe du Nid-de-Corbeau adopté par le gouvernement fédéral en 1897 comportait une disposition, notée ci-dessus, par laquelle la compagnie de chemin de fer qui construisait la voie ferrée devait céder au Canada 50 000 acres des terres houillères qu'elle recevrait de la Colombie-Britannique. Comme on l'a indiqué, la Colombie-Britannique a soutenu que le Canadien Pacifique ne pouvait transférer les terres houillères au Canada, les ressources houillères ne lui ayant jamais été cédées.

En dépit de leurs ressources houillères abondantes et de la proximité de l'infrastructure, ces terres houillères n'ont pas été explorées à fond et elles n'ont pas été mises en valeur. Au cours des ans, de nombreux échanges ont eu lieu sur cette question entre les ministres fédéraux et provinciaux.

Le 20 mai 1983, dix jours après la première lecture du projet de loi C-155, le ministre de l'Energie, des Mines et des Ressources pétrolières de la Colombie-Britannique a fait parvenir le message suivant au ministre fédéral des Transports:

"Vos propositions de modification du tarif marchandises applicable au grain établi par la Loi du Nid-de-Corbeau ont reçu l'appui de notre province. Nous espérons toujours en un règlement rapide de cette question, bien que nous nous préoccupions des changements que vous avez apportés récemment aux dispositions relatives à la subvention. Nous estimons souhaitable de verser la subvention aux agriculteurs et non pas directement aux chemins de fer. Nous nous inquiétons, en outre, du libellé de l'article 62 du projet de loi C-155. La province de la Colombie-Britannique a toujours prétendu au titre de propriété des terres houillères assujetties. De plus, elle a imposé des règlements et des priorités visant l'utilisation des terres que doivent respecter tous les explorateurs et promoteurs du charbon. En conséquence, nous comptons que le gouvernement fédéral ne tentera jamais de vendre ces terres houillères unilatéralement.

Je crois qu'il est possible que nos gouvernements adoptent une optique de coopération pour résoudre ces questions en suspens afin de faciliter la mise en valeur ordonnée des ressources houillères à l'avantage de la Colombie-Britannique et de tout le pays.

Je propose que nous nous rencontrions dans les meilleurs délais, avant qu'il ne soit pris aucune disposition à l'égard des terres, pour discuter de propriété, de gestion et de politique de réglementation."

Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministre de l'Energie, des Mines et des Ressources, n'a donné qu'un début de réponse, le 22 juin 1983, à l'initiative de la Colombie-Britannique. Le ministre a reconnu qu'il y aurait lieu de tenir compte des désirs de la province dans une stratégie de mise en valeur, mais pour réaffirmer fermement en même temps que le Canada croit que légalement, les terres houillères relèvent de la compétence fédérale.

Sans aucun doute, les procureurs pourraient faire valoir devant les tribunaux pendant des années le bien-fondé de chaque côté de la question, ce qui ne serait à l'avantage de personne. La Colombie-Britannique estime que les deux parties devraient mettre de côté leurs arguments juridiques et négocier une entente susceptible de faciliter la mise en valeur de ces ressources houillères à l'avantage de la Colombie-Britannique et de tout le Canada. Il ne suffit vraiment pas que le gouvernement fédéral offre

de tenir compte des "désirs" de la Colombie-Britannique; les responsabilités de la province en matière de gestion des ressources et de l'environnement et de réglementation des mines sont beaucoup plus que des désirs. Ce sont des responsabilités qui découlent d'un mandat.

Encore une fois, la Colombie-Britannique demande au gouvernement du Canada d'entamer des discussions qui aboutiront à un plan de gestion et de mise en valeur de ces terres houillères. Les questions à traiter comprennent la politique de location à bail, les arrangements fiscaux, la gestion des répercussions environnementales, l'examen des propositions d'exploitation, la réglementation minière et la planification et le financement de l'infrastructure.

LE CHEMIN DE FER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Le conseil d'administration et la direction du Chemin de fer de la Colombie-Britannique vous présenteront leur mémoire plus tard au cours de cette audience publique. Ils y exposeront leurs vues sur le rôle que pourrait jouer le CFCB dans le transport du grain d'exportation, en particulier pour ce qui est des Lots alber- tains de la Rivière-à-la-paix et du Nord-Est de la Colombie-Britan- nique.

A titre d'actionnaire, la province de la Colombie-Britanni- que est déçue de ce que le projet de loi C-155 semble avoir été libellé de manière à exclure expressément le Chemin de fer de la Colombie-Britannique. Nous mettons en doute la nécessité des ter- mes "de régime fédéral" figurant dans la définition des "compagnies de chemin de fer" au paragraphe 2(1) du projet de loi. La suppres- sion de ces termes laisserait toujours l'expression "compagnies de chemin de fer" comprendre à la fois le CN et le CP mais permet- trait à d'autres compagnies d'être visées par un règlement et aux conditions prescrites par ce règlement. Pourrait alors commencer la négociation entre le Canada et les compagnies de chemin de fer sur les modalités de la participation du CFCB au transport du grain d'exportation. Nous vous recommandons d'apporter cet amendement, qui permettrait à la subvention du Nid-de-Corbeau d'atteindre les titulaires de permis qui expédient du grain en passant par des points situés sur le CFCB.

La Colombie-Britannique est disposée à aider le gouverne-

ment du Canada à mettre sur pied les mécanismes indiqués qui permettront à notre chemin de fer de servir le plus efficacement possible à accroître les mouvements du grain à l'exportation.

CONCLUSION

La province de la Colombie-Britannique attend avec impatience le rapport du Comité et l'adoption et la promulgation du projet de loi C-155, Loi sur le transport du grain de l'Ouest, de même que les mesures concrètes qui doivent en découler.

APPENDICE "TRPT-124"

MEMOIRE

AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

CONCERNANT

LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

PAR

M. C. NORRIS

PRÉSIDENT ET ADMINISTRATEUR EN CHEF

BRITISH COLUMBIA RAILWAY

le 12 août 1983

Introduction

C'est avec plaisir que le British Columbia Railway se présente devant le Comité permanent des transports pour exprimer son opinion concernant la loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Les intérêts de B.C. Rail en rapport avec la loi ont deux aspects:

1. L'adoption de la loi est d'une suprême importance pour l'ensemble du Canada, pour les chemins de fer de la nation et pour les producteurs et les expéditeurs du grain d'exportation. Il est nécessaire de résoudre les divers problèmes complexes qu'entraîne le transport du grain d'exportation. La loi sur le transport du grain de l'Ouest amorcerait ce processus d'évolution.
2. La loi passe sous silence le rôle que le British Columbia Railway a joué en supportant l'industrie agricole du nord-est de la Colombie-Britannique. Le coin nord-est de la province a un potentiel considérable dans le domaine des récoltes du grain et le développement de ce potentiel ne pourra se faire à moins que les producteurs et les expéditeurs situés sur le réseau du British Columbia Railway ne soient assurés d'un traitement aussi équitable que celui de leurs homologues qui sont situés sur les réseaux du CN ou du CP. Un traitement équitable veut dire, en particulier, des taux de fret comparables à ceux des chemins de fer nationaux, et accès aux wagons à trémie sur la même base équitable que les autres expéditeurs de grain d'exportation.

L'historique de B.C. Rail

Le British Columbia Railway Company (B.R. Rail) est une société de la Couronne qui appartient entièrement au gouvernement de la Colombie-Britannique. Le chemin de fer fonctionne exclusivement à l'intérieur des frontières provinciales, avec des interconnexions à tous les points desservis par rail en Amérique du Nord. Bien que ce soit, en premier lieu, un réseau ferroviaire qui transporte des ressources naturelles, B.C. Rail offre aussi un service limité de passagers entre son siège social à North Vancouver et Prince George, C.-B.

Pendant les dix dernières années, le chemin de fer a été soumis à un programme de modernisation et de reconstruction, et il est maintenant considéré l'un des transporteurs les plus modernes et efficaces de l'Amérique du Nord. Vers la fin des années soixante-dix, la gérance de la compagnie a subi une réorganisation complète. Un Conseil d'administration indépendant a été nommé, un gérant de chemin de fer, d'un niveau supérieur et professionnel, est devenu le premier Président et administrateur en chef, et cinq divisions distinctes ont été créées, chacune sous le contrôle d'un vice-président.

En dépit du fait qu'il soit propriété publique, le chemin de fer fonctionne dans une atmosphère commerciale et compétitive, et il le fait en vue de faire un profit. La responsabilité d'une exploitation sûre, solide et avantageuse de la compagnie repose entièrement entre les mains de la gérance et le gouvernement de la province ne se mêle plus des opérations de jour en jour de la compagnie.

Le chemin de fer s'empresse de combler les besoins du public, quand la provision de ces services est valable au point de vue économique.

B.C. Rail encourage le développement industriel et il a joué un rôle-clé en aménageant des parcs industriels le long de ses réseaux.

B.C. Rail est avant tout un transporteur du point d'origine et se lie à CN Rail à Prince George, North Vancouver et Dawson Creek, avec des jonctions secondaires vers CP Rail, Burlington Northern and le B.C. Hydro Railway à North Vancouver.

Aujourd'hui, le chemin de fer exploite une flotte de 126 locomotives diesel-électriques et une flotte de près de 10,000 wagons-rails dont 6,870 ont été acquis durant les dix dernières années.

La flotte générale de B.C. Rail comprend des wagons couverts, plate-forme, à copeaux, à trémie, citernes et frigorifiques aussi bien que des wagons spécialement construits pour le service intermodal (rail-route) du chemin de fer. L'importance du matériel roulant de la flotte n'est pas proportionnée à l'importance totale du chemin de fer parce que la majorité du trafic qui vient de B.C. Rail est destiné^e aux marchés américains et de l'Est du Canada. Dans un délai donné, il peut y avoir autant que la moitié de la flotte de chemin de fer hors de ses propres lignes rapportant un revenu de location payé par d'autres transporteurs et contribuant autant que 15 pour cent aux recettes générales.

Bref, B.C. Rail est en excellente condition. Le programme intensif de modernisation pendant les derniers dix ans lui a gagné une réputation d'être un exploitateur sûr, fiable et compétitif dans la communauté de l'expédition des ressources naturelles.

Le trafic du grain et le prolongement vers le Nord

Le prolongement de B.C. Rail (antérieurement Pacific Great Eastern Railway) jusqu'à la région de Peace River à la fin des années cinquante a été accompli par l'embranchement de Chetwynd à Dawson Creek et le prolongement de la voie principale de Chetwynd à Fort St. John. L'embranchement à Dawson Creek se rattachait à l'ancien Northern Alberta Railway.

B.C. Rail entreprend présentement le trafic des grains à Buick (au nord de Fort St. John), Fort St. John et Dawson Creek. Il existe un potentiel de développement agricole plus au nord à Fort Nelson.

Trafic du grain
1981/1982 (années civiles)
Chargements

	<u>1981</u>	<u>1982</u>
Blé (intérieur)	266	97
Blé (exportations)	811	554
Autres grains (intérieurs)	464	498
Autres grains (exportations)	1753	1283
	<hr/>	<hr/>
	3,294	2,432
	<hr/>	<hr/>

On prévoit que les chargements projetés pour 1983 devraient atteindre 3,095 chargements.

Les chiffres ci-dessus représentent les chargements effectués par B.C. Rail seulement et ne rendent pas justice à la capacité du système de manutention du grain à chaque endroit. Les tableaux ci-attachés montrent le volume du grain aux endroits de chargement en Colombie-

Britannique et indiquent l'importance de ces points de livraison en rapport avec d'autres dans le système de la manutention du grain. Comme le démontrent les tableaux, Dawson Creek et Fort St. John sont au deuxième et huitième rang , respectivement, des endroits d'expédition dans l'Ouest du Canada, en terme de chargement annuel. Les chiffres indiquent aussi le volume croissant qui passe par les terminus de B.C., avec une augmentation d'environ 84% dans la période de quatre ans de 1977-78 à 1980-81. Tout laisse prévoir que cette croissance va continuer, avec environ un million d'acres de terre de classe I à IV, dont la moitié pourrait produire dans les dix prochaines années. La Commission Hall a souligné que la terre arable non-développée dans les régions de la C.-B. et de l'Alberta représente plus de deux fois la superficie cultivée de blé au Manitoba.

LES ENDROITS D'EXPÉDITION DU GRAIN, AU VOLUME LE PLUS CONSIDÉRABLE,
DANS L'OUEST DU CANADA, 1980-81

<u>RANK</u>	<u>ENDROIT D'EXPÉDITION</u>	<u>CHARGEMENTS EN '000 TONNES MÉTRIQUES</u>
1	Weyburn, Saskatchewan	219.4
2	Dawson Creek, B.C.	171.8
3	Moose Jaw, Saskatchewan	144.5
4	Rosetown, Saskatchewan	129.5
5	Melfort, Saskatchewan	105.0
6	Saskatoon, Saskatchewan	102.3
7	Carrot River, Saskatchewan	96.8
8	Fort St. John, C.-B.	96.7
9	Olds, Alberta	95.9
10	Swift Current, Saskatchewan	91.5
11	Innisfail, Alberta	88.8
12	Camrose, Alberta	88.6
13	Prince Albert, Saskatchewan	87.3
14	Unity, Saskatchewan	83.4
15	Barrhead, Alberta	77.5

Source: Commission canadienne des grains,
Livrailles des grains des provinces des Prairies,
 Campagne agricole 1980-81

LIVRAISONS DES GRAINS DES ENDROITS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Endroit élevateur	Capacité de l'élevateur 80-81 (tonnes métriques)	Volume in '000 tonnes métriques			
		80-81	79-80	78-79	77-78
Buick	3,640 B.C. Rail	8.0	9.1	6.5	6.3
Creston	2,500 CP	2.3	2.2	2.3	2.2
Dawson Creek	10,250 B.C. Rail 22,490 CN	106.5 65.3	82.2 65.2	35.3 41.0	55.2 26.8
	32,740	171.8	147.4	76.3	82.0
Fort St. John	17,180 B.C. Rail	96.7	83.3	45.5	56.3
Groundbirch	1,960 B.C. Rail	4.2	2.8	2.6	3.5
Pouce Coupe	5,210 CN	13.2	9.5	7.3	8.7
Taylor	11,420 B.C. Rail	19.9	16.1	11.0	12.6
	—	—	—	—	—
TOTAL	74,650	316.1	270.4	151.5	171.6
Mouvement		4.2	3.4	1.6	1.9

Source: Commission canadienne des grains,

Livraisons des grains des provinces des Prairies,

Campagnes agricoles 1977-78 à 1980-81.

B.C. Rail fournit une ligne directe en direction de Vancouver et de Prince Rupert aux producteurs dans toute la région de Peace River, en Colombie-Britannique, et en Alberta.

Le chemin de fer s'occupe maintenant du trafic du grain à des taux équivalents à ceux du Nid-de-Corbeau, basés sur le taux du Corbeau applicable aux endroits du nord de l'Alberta. Ainsi que CP Rail et le CNR, B.C. Rail a absorbé des pertes dans le trafic de l'exportation du grain. C'était une nécessité afin de maintenir l'équité entre les producteurs de grain desservis par B.C. Rail et ceux desservis par CN et CP.

B.C. Rail fournit la route la plus directe par l'entremise de ses connexions avec le CNR, le Northern Alberta Railway, et le CNR Great Slave Lake Railway, à Vancouver et à Prince Rupert. (Un total de 688,000 tonnes de grain ont été livrées à des élévateurs sur ces lignes en 1978/79). Les niveaux de taux courants ne fournissent pas de stimulant pour se servir de la route la plus directe, et, conséquemment, la plupart du trafic a été détourné sur une route indirecte via CNR.

Dans le passé, le British Columbia Railway n'était pas disposé à absorber certaines pertes pour le trafic du grain et en conséquence, il a pris les mesures nécessaires pour diminuer les pertes d'ensemble. Ces actions ont donné lieu à des acheminements inefficaces des exportations du grain sur la côte de l'Ouest, provenant des élévateurs situés sur le réseau du CNR à Dawson Creek.

Perspective sur le "TAUX DU NID-DE-CORBEAU"

Le British Columbia Railway est en faveur des mesures qui seront mises en vigueur lors de l'adoption de la loi sur le transport du grain de l'Ouest. Le maintien de taux de fret légiférés non-compensatoires a duré trop longtemps et même si des changements doivent être faits graduellement, sur une période d'années, un début réel est nécessaire pour procéder à ces changements. Il faut absolument que des rapports convenables soient maintenus entre le coût des services de fret qui sont fournis et les coûts pour la provision de ces services.

La réglementation des taux rend des relations commerciales normales impossibles entre les chemins de fer du Canada et l'industrie du grain qui fournit aux chemins de fer approximativement un cinquième de la charge de travail totale.

Il est intéressant de noter que la suppression des règlements sur les chemins de fer aux Etats-Unis était considéré nécessaire pour servir les intérêts à long terme de l'industrie. The Staggers Act of 1980 qui enlevait les règlements des chemins de fer des Etats-Unis et encourageait la compétition et l'entreprise commerciale, considérées raisonnables et réalistes, a été adoptée treize ans après la Loi nationale sur les transports au Canada. Il est malheureux que les principes établis dans la loi de 1967 n'aient pas encore été complètement appliqués dans le cas du transport du grain.

Le British Columbia Railway supporte fortement les positions prises par les chemins de fer nationaux que des modifications dans les taux sta-

tutaires sur le grain sont requises pour assurer un système de transport qui soit efficace, financièrement viable et pouvant se suffire à lui-même.

B.C. Rail croit que le processus de consultation a bien servi les intérêts du pays en faisant un examen de toutes les questions en jeu dans la réforme du Nid-de-Corbeau. Le temps est venu d'entreprendre le processus de réforme.

La participation du British Columbia Railway

Etant donné l'historique présenté jusqu'à présent, le British Columbia Railway soumet les points suivants pour l'étude du Comité:

1. Le rôle de B.C. Rail n'est pas très important face au système d'ensemble de la manutention du grain dans l'Ouest du Canada. Cependant, ses opérations sont d'une importance capitale pour les producteurs de grain de la région de Peace River, et il deviendra de plus en plus important au fur et à mesure que de nouvelles terres seront cultivées dans cette région.
2. B.C. Rail fournit la route la plus directe entre les régions où le grain est cultivé au nord de l'Alberta et aux ports de Prince Rupert et de Vancouver. Une nouvelle structure des taux pour l'exportation du grain pourrait encourager un acheminement plus direct et efficace de cette région, et créer un développement important dans le trafic du grain.
3. Une grande quantité de la croissance future de l'exportation du grain sera traitée au port de Prince Rupert. L'importance de B.C. Rail dans le système du transport du grain va augmenter alors que Prince Rupert recevra une part croissante des exportations de grain dans les ports de la côte de l'Ouest.
4. B.C. Rail représente un facteur important pour accéder au port de Vancouver par rail, particulièrement aux terminus de la rive nord. La ligne principale pour North Vancouver a le

potentiel pour compenser aux contraintes de capacité qui semblent exister sur les lignes principales du CN et du CP vers le port. En plus, il fournit un "remplaçant" dans le système de distribution du grain quand les lignes du CN et du CP sont dérangées par des incidents tels que la fermeture du Second Narrows Bridge ou du Fraser Canyon.

5. Nous supportons le principe que les chemins de fer devraient être compensés entièrement pour le mouvement du grain vers les marchés d'exportation et nous croyons que c'est essentiel pour corriger l'inefficacité dans le transport du grain. Nous croyons aussi que toute assistance du gouvernement devrait être payée aux expéditeurs plutôt qu'aux chemins de fer.
6. Si il est décidé que la contribution fédérale doit être payée aux chemins de fer plutôt qu'aux expéditeurs, alors il faudra que B.C. Rail reçoive une compensation correspondante pour le grain qui vient de ses lignes ou qui passent sur ses lignes. Il n'y a aucune raison pour faire une distinction entre le grain qui a son point d'origine sur le BCR et celui qui a son origine sur les lignes du CN ou du CP.
7. Les taux des grains devraient être sujet à des négociations entre les expéditeurs et les transporteurs, à l'intérieur de lignes directrices, pour assurer une compensation juste aux chemins de fer. Ceux-ci devraient être libres de négocier les taux et les conditions qui fournissent les stimulants qui améliorent l'efficacité du système de

manutention des grains.

8. Avec la coopération de la province de la Colombie-Britannique en tant que régulatrice de B.C. Rail, le chemin de fer est prêt à considérer l'adoption des taux compensatoires, ou des taux qui pourraient être établis pour assurer un traitement juste envers les expéditeurs du CN, CP et BCR.
9. Le ministre des Transports a indiqué que les chemins de fer devront rencontrer des garanties d'exécution pour le trafic du grain. Bien que nous ne sommes pas au courant de la nature ou des détails des garanties qui sont négociées avec CN et CN, nous sommes prêts à négocier des garanties d'exécution avec Transport Canada et croyons que B.C. Rail accepterait des garanties équivalentes à celles de CN et CP.
10. British Columbia Railway maintient dans le moment une flotte de wagons couverts pour le transport du grain. En plus, on nous a fourni l'accès seulement à un nombre limité de wagons à trémie qui sont la propriété de la Commission canadienne du blé. B.C. Rail va continuer à avoir besoin de wagons à trémie dans l'avenir, et il est essentiel que nous ayions accès à toute la flotte de wagons à trémie sur une base équitable ou comme alternative que nous soyions pleinement compensés pour le coût d'être propriétaires et de maintenir des wagons à grain.

Résumé

Le British Columbia Railway supporte le Projet de loi C-155, la loi sur le transport du grain de l'Ouest; cependant, nous croyons qu'il y a eu une omission sérieuse de la part du gouvernement fédéral quand il a passé sous silence l'importance de British Columbia Railway System pour le transport du grain dans les régions de Peace River et du nord de la C.-B. et de l'Alberta, maintenant et pour l'avenir.

Le gouvernement fédéral a oublié l'importance du chemin de fer provincial pour accéder aux ports existants ainsi que le nouveau terminus pour le grain à Prince Rupert.

Recommandations

B.C. Rail a noté avec intérêt les dispositions de la loi qui permettent au ministre de conclure des accords avec des propriétaires ou des locataires de wagons selon les modalités convenues.

Le British Columbia Railway recommande fortement au Comité une modification au Projet de loi qui permettrait au ministre, d'une manière semblable, de conclure des accords avec d'autres chemins de fer concernant le transport du grain tel que considéré dans la loi.

B.C. Rail recommande le paiement de subventions directement aux producteurs. Ceci assure un traitement juste envers tous les producteurs de grain, quel que soit l'emplacement géographique.

APPENDICE "TRPT-125"

COMITÉ DES MAIRES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUEMÉMOIRE AU COMITÉ PARLEMENTAIRE CHARGE D'ÉTUDIER LE PROJET DE LOI C-155RÉFORME DU TARIF DU NID-DE-CORBEAU

Nous sommes ici parce que nous considérons qu'il est important que toutes les voix soient entendues quant à la révision du tarif du Nid-de-Corbeau. Nous venons devant le comité à titre de résidents de l'Ouest pour lui dire qu'un nombre considérable de résidents de l'Ouest bénéficieront de la réforme du Nid-de-Corbeau. Nous croyons qu'une telle réforme n'est pas un coup porté à l'Ouest, mais plutôt une étape nécessaire de notre évolution économique.

Certains groupes, dans l'Ouest, bénéficieraient du maintien du statu quo et nous sommes certains que le Comité aura l'occasion d'entendre ces groupes au cours des audiences. Il y a cependant un bon nombre de groupes qui ont fait les frais, au cours des dernières décennies, des inégalités engendrées par le tarif du Nid-de-Corbeau et nous sommes ici pour parler au nom de certains de ces groupes. Nous sommes les maires des municipalités de la Colombie-Britannique et nous sommes aussi autorisés à parler au nom d'autres municipalités de notre région. Nous essayons de représenter les intérêts des résidents de la Colombie-Britannique à un des niveaux les plus essentiels, la communauté. Nous croyons que les maires et les conseils municipaux des villes et des villages, à l'extérieur des grands centres urbains, sont bien placés pour juger de la santé économique de la province. Nous croyons aussi que nous pouvons avoir une vision privilégiée des problèmes qui touchent nos économiques régionales.

Le chemin de fer a toujours été important pour les villes de la Colombie-Britannique. Certaines n'existeraient pas sans le chemin de fer et la plupart dépendent du chemin de fer qui représente un lien commercial essentiel. L'état du chemin de fer nous préoccupe beaucoup et nous voyons clairement que le maintien du Nid-de-Corbeau a nui au chemin de fer et déformé le réseau de transport.

Que les producteurs de grain paient environ un cinquième du coût du transport du grain est un fait admis de tous. Le reste est absorbé par les chemins de fer aux termes de l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau. Cette subvention a été accordée pour des raisons parfaitement compréhensibles à l'époque, mais dans le monde moderne, plus de quatre-vingts ans après la conclusion de cette entente, l'existence de cette subvention a des conséquences graves. Des changements dans la situation économique, surtout l'inflation, ont rendu les tarifs statutairesridiculement inadéquats. Le coût du transport ferroviaire représente actuellement moins de 5 p. cent du coût du grain livré, comparé à plus de 30 p. cent du coût payé pour le transport du bois par exemple.

La "subvention du Nid-de-Corbeau", comme nous l'appelons, ne bénéficie à personne d'autre que le producteur de grain, à l'exception peut-être de ceux qui font affaire avec lui. D'autres industries, qui dépendent du transport ferroviaire, subissent le fardeau de cette subvention. L'un des effets importants du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau est la détérioration du réseau ferroviaire des transports. Ceux d'entre nous qui vivons dans les communautés qui dépendent de l'exportation du charbon, par exemple, sont bien conscients des difficultés auquelles font face éventuellement les producteurs de charbon, quand il s'agit de garantir la livraison de leur produit par les voies inadéquates qui existent actuellement. La seule raison pour qu'il n'y ait pas encore eu de rationnement des voies ferrées est que les marchés étaient à la baisse. Lorsque le marché du charbon s'améliorera, nos villes productrices de charbon pourraient fort bien se retrouver dans la situation extrêmement frustrante de ne pouvoir livrer leur produit vers les marchés. La perte de commerce qui en découlerait pourrait être désastreuse et, bien sûr, la même chose peut s'appliquer aux autres industries. La raison pour laquelle les chemins de fer n'ont pas investi les milliards nécessaires pour éviter une telle situation est que les pertes subies dans la livraison du grain ont érodé leur capacité d'emprunter en toute confiance les montants considérables exigés. Pour le bien-être économique des villes de la C.-B. qui dépendent des ressources, les chemins de fer doivent être libérés de cette contrainte.

Non seulement voulons-nous obtenir les bénéfices commerciaux qui découlent d'une expansion des chemins de fer, mais nous savons aussi que cette expansion apportera des bénéfices directs à nos communautés sous la forme d'emplois dans la construction. Il est estimé qu'avec la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, plus de 5 milliards de dollars seront investis par les chemins de fer en C.-B., créant ainsi 80 000 années-personnes d'emplois. Ces emplois sont essentiels dans la plupart des régions que nous représentons, car nous faisons face à des taux de chômage de 20 p. cent et plus. Les investissements ferroviaires auront aussi des retombées économiques à mesure que les revenus des travailleurs atteindront les commerces régionaux. Des régions stagnantes pourraient rapidement retrouver une activité économique saine avec l'amélioration de la qualité de la vie qui en découlerait pour nos citoyens, ce qui est notre principale préoccupation. Pour au moins un certain nombre des villes que nous représentons, la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, et l'accroissement de la construction ferroviaire, pourrait faire la différence entre la prospérité et la pauvreté.

Cessons un instant de prêcher pour nos paroisses et disons quand même qu'à long terme la réforme du Nid-de-Corbeau aura des effets bénéfiques pour tous les Canadiens de l'Ouest. L'élimination des écarts du système permettra à l'industrie agricole de se diversifier, libre des contraintes artificielles qui l'entravent. Pour que le peuple de l'Ouest canadien puisse jouir pleinement des fruits de nos ressources naturelles, l'économie de l'Ouest doit pouvoir trouver un juste équilibre entre les différentes catégories d'industries. Un obstacle important à la réalisation de cet équilibre est le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

En conclusion, nous souhaitons être inscrits parmi ceux qui appuient l'initiative quant au Nid-de-Corbeau et nous encourageons le gouvernement à adopter la formule la plus équitable pour la réforme progressive du tarif du Nid-de-Corbeau. Bien que nous comprenions la démarche des représentants élus qui visent à améliorer le projet de loi, nous ne pouvons appuyer une tentative de maintien du statu quo. Nous espérons faire comprendre à tous nos députés l'urgence du projet de loi. Nos villes ne peuvent se permettre d'attendre encore quatre-vingts ans,

ni même dix ans. La réforme du Nid-de-Corbeau est un facteur essentiel d'un avenir économique sain pour nos villes. Nous suivons donc avec beaucoup d'intérêt les gestes du Comité et nous lui souhaitons beaucoup de succès dans ses délibérations.

APPENDICE "TRPT-126"

PRÉSENTATION: du Maire Toto Miller,
DISTRICT DE SPARWOOD

AU: Comité parlementaire,
Séances sur les tarifs du Nid-de-Corbeau

Vancouver, le 12 août 1983.

Monsieur le président, membres du Comité parlementaire, mesdames et messieurs,

J'aimerais vous présenter les meilleures salutations des résidants de Sparwood, et vous remercier de cette occasion qui m'est donnée de traiter d'une question qui est d'une importance vitale pour nous.

Notre collectivité est connue comme la capitale du charbon propre du Canada et constitue la porte sud-est de cette province. Nous possédons la fierté des mines de charbon et nous ne le cédonons à personne pour former un esprit économique d'invention et d'engagement dans le domaine du développement des ressources. Notre façon d'exploiter les mines et de conserver au paysage sa beauté naturelle qui caractérise l'environnement de la vallée Elk nous a valu une réputation internationale que nous apprécions à sa juste valeur.

Parfois, monsieur le président, les résidants de Sparwood ont l'impression d'être les parents oubliés qui apportent une contribution précieuse à l'économie de la province et de la

nation, mais que les pouvoirs politiques qui forgent l'avenir les ignorent ou les fuient. Les gens de Sparwood ont depuis long-temps l'impression que les paliers supérieurs de gouvernement n'ont de considération pour eux que lorsqu'ils insistent énormément jusqu'à ce qu'ils se soient fait entendre. Récemment, le Gouvernement d'Ottawa a remarqué nos inquiétudes et a pris des mesures pour nous aider. Nous lui en sommes reconnaissants. Il est cependant ironique de noter qu'alors que je me préparais pour cette rencontre, prenant connaissance de la grande quantité de renseignements disponibles, je n'ai trouvé qu'à l'occasion des références à la contribution de la vallée Elk au débat général. Je voudrais vous faire remarquer aujourd'hui que le transport du charbon depuis notre région représente environ le tiers de la quantité de blé transporté. En d'autres termes, notre région modeste contribue pour une bonne part de l'ensemble de la situation lorsqu'on considère le nombre de provinces et l'étendue de terre nécessaire pour cultiver et pour transporter ce blé.

Avec cela en tête, vous pouvez constater que le tarif du Nid-de-Corbeau et les enjeux qui gravitent autour nous intéressent directement. Pour apprécier les répercussions de ces questions, il est préférable de rappeler que l'industrie minière dans la vallée Elk remonte au début du siècle. Pour ce qui est du district de Sparwood lui-même, il tire ses origines de la fondation de Michel et de Natal. À mesure que le marché du charbon s'effon-

drait avec l'économie mondiale qui devenait de plus en plus dépendante des autres formes de combustibles, plusieurs mines de la vallée Elk ont dû éventuellement fermer. Malgré tout, notre mine est demeurée ouverte jusqu'à ce que le charbon reprenne de la valeur. Kaiser Resources devint le moteur d'une deuxième jeunesse qui nous permit de développer notre héritage aux générations de l'avenir. Cela s'est passé au milieu des années 1960 et au début des années 1970. C'est à partir de là que l'on entreprit le renouveau urbain et la création officielle du district de Sparwood en tenant compte du passé et avec une idée de l'avenir. Cette idée était claire: une croissance inégalée et une orientation vers l'avenir. Le conseil de Sparwood des années 80 n'est pas prêt à faire de compromis quant à cette idée.

Nous prévoyons que Sparwood deviendra le centre de la sous-région de la vallée Elk pour atteindre éventuellement un statut régional. Étant donné que les transports sont d'une importance vitale pour l'atteinte de nos objectifs, le tarif du Nid-de-Corbeau est certainement un enjeu d'importance pour nous.

Dans la municipalité de Sparwood, trois mines sont exploitées: Westar Mining, Crowsnest Resources et Byron Creek. Ces trois mines emploient plus de 2,000 personnes. Si on considère les deux mines du village voisin d'Elkford, Fording et Greenhills, le nombre des employés est de plus de 3,500.

En plus de la main-d'oeuvre, la richesse qui découle du charbon est augmentée encore lorsqu'on réalise que la valeur de ce minerais a augmenté considérablement, de quelque \$45 millions en 1971 à plus de \$553 millions en 1981. J'irais même jusqu'à souligner, monsieur le président, que le charbon est le principal employeur de la circonscription de Kootenay-Est et que sa croissance est fort probable. Des plans sont en voie d'élaboration pour l'expansion des installations actuelles et pour l'ouverture possible de deux nouvelles mines. Si l'expansion que nous prévoyons actuellement se fait dans sa totalité, deux autres milliards de dollars seraient investis dans les dix prochaines années dans les mines et dans le développement urbain environnant. La main-d'oeuvre minière s'accroîtrait de 4,500 employés additionnels alors que la production serait de deux fois et demie la production actuelle de 10 à 15 millions de tonnes métriques et, croyez-moi, monsieur le président, nous avons des réserves de charbon qui vont durer pendant une bonne partie du siècle prochain. Ceci étant compris, ne croyez-vous pas qu'il ne fait aucun doute qu'une maxime qui a cours à Sparwood contient sa part de vérité: «Lorsque les compagnies de charbon toussent, les collectivités non minières qui en dépendent ont peur d'attraper une pneumonie».

Voici un dernier chiffre dont j'aimerais vous faire part.

L'évaluation des mines dans Sparwood est de plus de \$273 millions

et cela ne comprend pas les mines d'Elkford.

Le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas seulement une question de blé pour nous. C'est là la pierre angulaire de notre avenir et la condition de notre prospérité actuelle. Le charbon de notre vallée doit disposer de voies ferrées et d'un transport assuré de nos produits pour atteindre les marchés national et international.

Au sujet du projet de loi visant la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, je dirai que mon conseil appuie son intention générale. Cependant, il y a certaines questions qui, d'après nous, devraient être considérées dans vos débats: Nous sommes heureux de la nouvelle selon laquelle les voies ferrées et le service seront améliorés, étant donné que nous craignons que la ligne actuelle ne puisse suffire à une production accrue. Nous prenons note aussi du fait qu'un organisme fédéral supervisera le transport du grain. Il est à souhaiter que l'on nous assure que personne n'empêchera le transport de notre charbon.

Nous demandons que le CP et le CN rendent publics le plus tôt possible leurs plans et leurs engagements quant à l'échéancier définitif de ces améliorations. Pour notre région, nous désirons une opération chirurgicale majeure et non pas un simple bandage.

Nous constatons que le Gouvernement envisage de subventionner le transport du grain en y incluant des assurances fermes

quant au prix par tonne. A-t-on pensé au charbon et à ses coûts de transport qui ne devraient pas augmenter au détriment de notre production et de nos coûts ? Après tout, nous considérons que le charbon est aussi important que le blé.

Au sujet du charbon Dominion, nous sommes certainement d'accord qu'un coût de \$2 la tonne est ridicule dans le monde moderne du marketing et de la production. La question de la propriété des réserves par le Gouvernement provincial constitue l'objet d'un débat constitutionnel qui a cours dans notre région. La majorité des gens de notre collectivité pensent que les réserves minérales devraient être de propriété provinciale. Le principe même des droits miniers, c'est ce qu'on prétend, est contenu dans la Loi constitutionnelle de 1982 et dans son prédecesseur, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Pour résumer, monsieur le président:

1. améliorer les installations de chemins de fer et les voies ferrées tout en nous assurant que ce travail se fera d'une façon réaliste et ouverte et en tenant compte de l'avenir économique de la vallée Elk.
2. nous recommandons que le Gouvernement considère l'établissement de taux de transport pour le charbon de façon que les coûts de transport n'augmentent pas de façon irréalisable au détriment de notre position sur les marchés mondiaux.

3. nous recommandons que le transport du charbon qui est produit puisse se faire de façon à combler la demande du marché et qu'il y ait des garanties en ce sens. En d'autres termes, on ne devrait pas accorder la priorité par rapport au charbon lorsqu'il s'agit de transporter ces produits vers le port.
4. que le charbon Dominion ne fasse plus l'objet de restrictions quant au prix et que l'on étudie à sa juste valeur la proposition de rendre les ressources minières au Gouvernement provincial en donnant aux sociétés productrices de charbon actuelles dans la vallée Elk une occasion honnête de développer ces ressources.

Monsieur le président, nous ne demandons pas la guerre contre les producteurs de blé de ce pays. Cependant, nous demandons que l'on reconnaisse que ce pays ne peut être mené à partir d'une loi qui est entrée en vigueur à l'époque où l'Ouest n'était considéré que comme une région pour ceux qui puisent l'eau et qui coupent le bois. La Colombie-Britannique a atteint l'âge adulte et nous, de la vallée Elk voulons profiter de cet âge. Nous souhaitons que la loi qui sera mise en vigueur soit juste et qu'elle ne nuise pas à notre avenir. L'époque des démarcheurs et des politiciens doit être révolue quand il s'agit de cette question. C'est le temps d'agir. L'avenir de notre grand peuple ne commence pas avec la promesse de lendemain. Il doit commencer avec un engagement à prendre dès aujourd'hui.

Merci.

APPENDICE «TRPT-127»

Le 10 août 1983

Cabinet du ministre d'État
Suite 924
1055, rue Dunsmuir
Vancouver (Colombie-Britannique)

A l'attention de Monsieur David Martin

Objet: Mémoire présenté au Comité des transports du gouvernement du Canada par le maire Mercier de la ville de Prince George, à titre de président du Conseil de développement du Nord

Monsieur,

Le conseil de développement du Nord est un organisme qui représente toutes les municipalités et tous les districts régionaux du nord de la partie centrale de la Colombie-Britannique. Il a pour mandat de promouvoir l'amélioration et la croissance de cette région et d'exercer des pressions en ce sens.

Je tiens à m'excuser auprès du Comité de n'avoir pu participer aux audiences, mais j'aimerais qu'il consigne au procès-verbal que j'appuie ardemment l'adoption du projet de loi C-155.

Cette région du Canada dépend grandement d'un service de transport par rail moderne et efficace. Il va sans dire que nous nous préoccupons de l'avenir des industries forestière et minière.

Il est essentiel qu'on tienne compte de leurs besoins en matière de transport, et la seule façon de les combler serait de procéder à l'amélioration proposée du réseau ferroviaire.

Les expéditions plus nombreuses de grain, selon les statistiques, et l'accroissement de la demande des collectivités agricoles qui s'ensuivra de toute évidence, risquent de nuire aux industries forestière et minière.

Nous approuvons les modifications proposées par le gouvernement du Canada au tarif du Nid-de-Corbeau. Il ne peut continuer à subventionner à aussi grande échelle l'expédition du grain, ni non plus assumer entièrement les frais de l'amélioration du réseau de transport par rail, laquelle est essentielle à la croissance d'autres industries d'importance.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

(Original signé par)
E.W. Mercier,
Maire

c.c.: district régional

At 2:00 p.m.:

From the Vancouver Board of Trade:

Mr. P.C. Barter, Chairman;
Mr. Douglas V. Vincent, Director—Policy Development.

From the B.C. Road Builders Association:

Mr. J.J. Miller, President.

From Fanning Tractor:

Mr. Bruce Wright, General Manager.

From the Economic Development Commission for the Regional District of East Kootney:

Mr. Richard Fonger, Vice-Chairman.

From the Port of Vancouver:

Mrs. Marian L. Robson, Chairman;
Mr. Bo A. Ekstrom, Acting General Manager.

From the Chamber of Shipping of British Columbia:

Mr. Richard C. Stevens, Executive Director.

From the Columbia Containers Ltd.:

Mr. Donald Moore, President.

From the North Pacific Shipping Company Ltd.:

Mr. Dennis B. McLennan, Manager, Liner Department.

From the Westward Shipping Ltd.:

Mr. Richard N. Landahl, Corporate Vice-President.

From the Government of British Columbia, Ministry of Transportation and Highways:

Mr. D.A. Kasianchuk, Assistant Deputy Minister, Transport Policy.

From Fletcher's Limited:

Mr. Henry Grammetbauer, Provisions Manager.

From the British Columbia Railway:

Mr. M.C. Norris, President & Chief Executive Officer;
Mr. Arnold Sturgeon, Vice-President;
Mr. R.W. Young, Manager—Marketing.

From the Committee of Mayors of British Columbia:

His Worship Mayor Mike Harcourt, Mayor of Vancouver;
His Worship Mayor Ty Colgur, Mayor of Cranbrook;
His Worship Mayor Peter Lester, Mayor of Prince Rupert.

A 14 heures:

De la «Vancouver Board of Trade»:

M. P.C. Barter, président;
M. Douglas V. Vincent, directeur, Développement des politiques.

De la «B.C. Road Builders Association»:

M. J.J. Miller, président.

De «Fanning Tractor»:

M. Bruce Wright, directeur général.

De la «Economic Development Commission for the Regional District of East Kootney»:

M. Richard Fonger, vice-président.

Du Port de Vancouver:

Mme Marian L. Robson, présidente;
M. Bo A. Ekstrom, directeur général suppléant.

De la «Chamber of Shipping of British Columbia»:

M. Richard C. Stevens, directeur exécutif.

Du «Columbia Containers Ltd.»:

M. Donald Moore, président.

De la «North Pacific Shipping Company Ltd.»:

M. Dennis B. McLennan, directeur, Département des paquebots.

De la «Westward Shipping Ltd.»:

M. Richard N. Landahl, vice-président de la société.

Du Gouvernement de la Colombie-Britannique, ministère des Transports et des Autoroutes:

M. D.A. Kasianchuk, sous-ministre adjoint, Politiques des transports.

De «Fletcher's Limited»:

M. Henry Grammetbauer, directeur des approvisionnements.

De la «British Columbia Railway»:

M. M.C. Norris, président et directeur exécutif;
M. Arnold Sturgeon, vice-président;
M. R.W. Young, directeur, Commercialisation.

Du Comité des maires de la Colombie-Britannique:

Son Honneur le maire Mike Harcourt, maire de Vancouver;
Son Honneur le maire Ty Colgur, maire de Cranbrook;
Son Honneur le maire Peter Lester, maire de Prince Rupert.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

A 9 heures:

From the Council of Forest Industries:

Mr. John Ross, Past-Chairman;
M. John Montgomery, President, B.C. Timber;
Mr. James Black, Transportation Manager, B.C. Timber;
Mr. Gerald Bennett, Vice-President for Transport.

Du Conseil des industries forestières:

M. John Ross, président sortant;
M. John Montgomery, président, «B.C. Timber»;
M. James Black, directeur du transport, «B.C. Timber»;
M. Gerald Bennett, vice-président du transport.

From the Mining Association of British Columbia:

Mr. Tex C. Enemark, President;
Mr. Ralph W. Huenemann, Director of Research.

De l'Association des mines de la Colombie-Britannique:

M. Tex C. Enemark, président;
M. Ralph W. Huenemann, directeur de la recherche.

From the Employers' Council of British Columbia:

Mr. Jim Matkin, President & Chief Executive;
Mr. Ron Granholm, President, Johnston Terminals.

Du «Employers' Council of British Columbia»:

M. Jim Matkin, président-directeur général;
M. Ron Granholm, président, «Johnston Terminals».

From the National Farmers Union Region 8, Peace River, Alberta and British Columbia:

Mrs. Jean Leahy, Regional Co-ordinator;
Mrs. Ruth Veiner, National Board Member;
Mr. Jack McClay, Past Director.

Du Syndicat national des cultivateurs, Région 8, Peace River, Alberta et Colombie-Britannique:

Mme Jean Leahy, coordonnatrice régionale;
Mme Ruth Veiner, membre de l'office national;
M. Jack McClay, directeur sortant.

From the British Columbia Chamber of Commerce:

Mr. G.E. Frederick, President;
Mr. George S. Crawford, Industrial Consultant.

De la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique:

M. G.E. Frederick, président;
M. George S. Crawford, conseiller industriel.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)



